

Univerzita Karlova v Praze

Filozofická fakulta

Ústav pro dějiny umění

Dějiny výtvarného umění

Disertační práce

**Slavnostní kočáry 17. -18. století dochované ve sbírkách
na území České republiky**

The ceremonial carriages of 17 to 18 century as preserved in the
collections of the Czech Republic

Mgr. Marie Foltýnová

Praha 2015

Vedoucí práce: Doc. Richard Biegel, Ph.D

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem disertační práci napsala samostatně s využitím pouze uvedených
a řádně citovaných pramenů a literatury, a že práce nebyla využita v rámci jiného
vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze, dne 15. června 2015

.....

Klíčová slova (česky)

kočár, karosa, ceremonie, malířství, řezbářství, 18. století, ikonografie

Klíčová slova (anglicky):

carriage , karosa , ceremony , painting , wood carving, 18th century iconography

Abstrakt

Cílem práce je popsat a zhodnotit soubor dochovaných slavnostních kočárů v českých a moravských sbírkách a zařadit je do kontextu evropské umělecké a uměleckořemeslné produkce 16. – 18. století. Kromě základního shrnutí procesu uměleckohistorického a technického vývoje hipomobilií, bylo nutné nastínit také problematiku dvorské hierarchie, ceremoniálů a vizuální demonstrace novověkého aristokrata, která vedla k proměně osobního dopravního prostředku v pompézní umělecká díla. Na výrobě a výzdobě slavnostních kočárů se podíleli významní barokní umělci, jejich podíl se snaží tato práce ukázat. Popisem a shrnutím historie dochovaných slavnostních kočárů na území Čech a Moravy, jejich srovnáním s analogickými kočáry v zahraničí, se naše exponáty mohou zařadit do konvolutu evropských sbírek a být reflektovány v zahraniční odborné literatuře.

Abstract

The aim of this study is to offer a description and evaluation of the ceremonial carriages collections preserved in museums across Bohemia and Moravia, and to put them in the context of European artistic and artisan production in the 16th – 18th century. The study provides an overall account of the development of carriage from technical, as well as art history angle, together with the necessary overview of the issues of courtly hierarchies, ceremonials and visual demonstrations of the modern aristocracy, leading ultimately to the transformation of a simple personal mode of transport into a pompous work of art. Many important Baroque artists took part in carriage construction and decoration, and this study attempts to ascertain the extent of their contribution in this area. By presenting a descriptive summary of the history of the ceremonial carriages found in the collections in Bohemia and Moravia, and providing a comparison study with such carriages from other European countries, we can assert their position within the context of Europe-wide museum collections, as well as provide the opportunity for foreign scholars to take the Czech collections into account in their research.

OBSAH

	ÚVOD.....	8
1	ROZBOR LITERATURY.....	14
	1.1 Audienční vůz Jana Antonína z Eggenberku a jeho reflexe v domácí i zahraniční literatuře.....	14
	1.2. Soubor tří ceremoniálních kočárů z majetku arcibiskupství olomouckého	20
	1.3. Zahraniční odborná literatura.....	33
	1.4. Encyklopedie a slovníky.....	35
	1.5 Konference, sborníky a katalogy.....	36
	1.6. Mezioborová literatura.....	38
2	SLAVNOSTNÍ KOČÁRY A JEJICH ROLE V CEREMONIÁLNÍCH VJEZDECH A PRŮVODECH	41
2.1	KOČÁR – HISTORIE, TYPOLOGIE, FUNKCE.....	41
	2.1.1 Počátky kočáru evropského typu.....	43
	2.1.2 Dámský a svatební vůz.....	44
	2.1.3 Karosa	49
	2.1.4 Berlina	52
2.2	SLAVNOSTNÍ VJEZDY, CEREMONIE A FESTIVITY.....	53
	2.2.1 <i>Adventus regis</i> – vjezd panovníka	54
	2.2.2 Triumfální vjezdy a triumfální vozy	57

2.2.3	Korunovační a intronizačních vjezdy	60
2.2.4	Velvyslanecké vjezdy	62
2.2.5	Kočáry v každodenním životě nobility	67
3	SLAVNOSTNÍ KOČÁRY VE SBÍRKÁCH ČESKÝCH A MORAVSKÝCH INSTITUCÍ	
3.1	ZLATÝ AUDIENČNÍ VŮZ JANA ANTONÍNA Z EGGENBERKU	
3.1.1	Cesta do Říma	71
3.1.2	Zlatý audienční vůz.....	75
3.1.3	Výzdoba a ikonografie vozu	77
3.2	INTRONIZAČNÍ KAROSA BISKUPA TROYERA	
3.2.1	Původ kočáru.....	81
3.2.2	Ikonografie a výzdoba kočáru.....	87
3.2.3	Analogické exponáty ve sbírkách světových muzeí.....	91
3.3	KAROSA S MALBAMI ČTYŘ SVĚTADÍLŮ, ZVANÁ ESTERHÁZY	
3.3.1	Původ kočáru.....	93
3.3.2	Výzdoba kočáru a ikonografie maleb	95
3.3.3	Analogické exponáty ve sbírkách světových muzeí.....	96
3.4	BERLINA ARCIBISKUPA COLLOREDA	
3.4.1	Původ kočáru.....	100
3.4.2	Ikonografie výzdoby kočáru.....	103
3.4.3	Analogické exponáty ve sbírkách světových muzeí.....	107
3.5	KAROSA ARCIBISKUPSTVÍ PRAŽSKÉHO	
3.5.1	Původ kočáru.....	108
3.5.2	Provenience výroby a datace, ikonografie výzdoby kočáru...	111

3.5.3	Analogické exponáty ve sbírkách světových muzeí.....	117
3.6	SCHWARZENBERSKÝ KOČÁR Z ČESKÉHO KRUMLOVA	
3.6.1	Původ kočáru.....	118
3.6.2	Výzdoba kočáru a jeho restaurování	121
3.6.3	Analogické exponáty ve sbírkách světových muzeí.....	123
3.7	GALAWAGEN PRAŽSKÉHO ARCIBISKUPA VILÉMA FLORENTINA ZE SALM-SALMU	
3.7.1	Původ kočáru.....	125
3.7.2	Provenience a výzdoba kočáru	127
3.7.3	Analogie ve světových sbírkách	129
4	ZÁVĚR.....	131
5	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	136
6	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	146

*„...Vehicula non necessaria:
vel ad honorem pertiebant, vel ad splendorem,...
Ad honorem spectabant vehicula triumphantium,
victorum, magistratum, sacerdotum, ac similibus...
vehicula aurata, argentea, gemmata,
celestia regum Imperatorumque...”¹*

Úvod

Téma své disertační práce jsem si vybrala v souvislosti s restaurováním intronizační karosy biskupa Ferdinanda Julia Troyera z Troyersteinu, na kterém jsem se podílela jako restaurátorka textilu během let 2004 - 2006. Setkání a přímý dlouhodobý kontakt s uměleckým dílem, na jehož vzniku i následném restaurování byla nutná součinnost a spolupráce mnoha umělců a mistrů různých uměleckých a uměleckořemeslných oborů, iniciovalo hlubší zájem o studium ceremoniálních kočárů. Při zahájení restaurátorské práce jsme spolu s restaurátory maleb, řezb, zlacení, pasířských kovových doplňků i kůže postrádali jakoukoliv odbornou literaturu nejen o Troyerově voze, ale i o dalších kočárech v Čechách a na Moravě, případně srovnání s exponáty podobného druhu ze zahraničí.

Při přípravě a zahájení projektu svého doktorského studia jsem předpokládala, že mým cílem bude podrobně popsat a zdokumentovat všechny barokní slavnostní kočáry v českých a moravských sbírkách a uvést je do kontextu se zachovanými kočáry evropských sbírek. Dalším úkolem, který jsem si vytyčila, bylo zpracování dokumentů, archivních materiálů, zpráv, soupisů a korespondence, týkajících se jednotlivých kočárů, pokud byly zachovány. Za důležitý pramen jsem pokládala i dobová vyobrazení ceremoniálních průvodů na obrazech a grafických listech, případně

¹ Schefferi, Joannis, Argentoratensis. *De re vehiculari veterum libri duo*. Accedit Pyrrhi Ligorii. V.C. De vehiculis fragmentum nunquam ante publicatum ex bibliotheca sereniss. reg. Christinae. Cum ejusdem I. Schefferi Arg. annotationibus. 1671

náčrtcích, dále pak tiskem vydávané encyklopedické a dílenské příručky a pojednání o výrobě kočárů a všech potřebných dílů truhlářských, řezbářských, kovářských, kolářských, malířských, od technických součástí po detaily ornamentu výšivek a pozamenterii.

Doba mého doktorského studia se protáhla na podstatně více, než původně předpokládané tři roky, pracovní a rodinné povinnosti mi nedovolily postupovat rychleji.

Během této doby se situace na poli odborné literatury výrazně změnila, po dokončení nové expozice Arcidiecézního muzea v Olomouci, kde je zrestaurovaný kočár kardinála Troyera jedním z nejnápadnějších exponátů, se zájem badatelů soustředil nejen na tento kočár, ale rychle se přesunul i na ostatní dochované kočáry na našem území. V následujících letech byly průběžně v rámci grantových výzkumů publikovány výsledky badatelů z Masarykovy univerzity v Brně týkající se provenience, historie i ikonografie moravských i pražských arcibiskupských ceremoniálních kočárů. Přestože publikované články přinášejí nové poznatky i dílčí zhodnocení výzdoby a zařazení českých a moravských kočárů do konvolutu evropských památek, přesto jsou to stále pouze statě, jejichž cílem nebylo primárně se zabývat kočáry jako samostatnými uměleckými díly a zpracovat je zevrubně v monografické studii. Moravská historická škola se věnovala slavnostním kočárům hlavně z hlediska studia života novověké profánní i církevní aristokracie a šlechty, poznání struktury a tradice především církevního intronizačního ceremoniálu v kontextu dobového chápání a historiografie.

Stále tedy, podle mého názoru, chybí komplexní shrnutí všech dosavadních konkrétních poznatků o výzdobě, historii, provenienci, objevů z posledních restaurátorských zásahů u nás i v zahraničí a nových otázek, které se objevily v souvislosti s uspořádáním posledních tematických výstav. Tomu jsem podřídila i metodu své disertační práce, kterou nemohu založit pouze na interpretaci dosud zjištěných faktických informací a archivních průzkumů, které již jako první shrnuli a publikovali ve svých recentních statích především moravští historici, ale soustředím se na shrnutí všech

dostupných informací z odborné literatury domácí i zahraniční, které porovnám a doplním o své vlastní závěry.

Na území České republiky se do dnešních dnů zachovalo celkem sedm slavnostních a ceremoniálních kočárů uchovaných ve sbírkách pražského i olomouckého arcibiskupství, Národního muzea a zámku Český Krumlov. Nejznámější je pravděpodobně soubor tří barokních ceremoniálních kočárů olomouckých biskupů ze sbírek Olomouckého arcibiskupství. Nejvýstavnější kočár kardinála Troyera je dnes po náročném restaurování umístěn ve stálé expozici Arcidiecézního muzea v Olomouci. Druhá karosa je zapůjčena do stálé expozice Muzea Kočárů v Čechách pod Kosířem a třetí ceremoniální berlina je deponována v zámecké konírně v Náměšti na Hané.

Další slavnostní barokní vůz patří do sbírek Pražského arcibiskupství, býval dlouhodobě zapůjčen Pražské informační službě a vystaven v zámecké kočárovně v Praze - Ctěnicích. Nyní není přístupný veřejnosti, je deponován v kladrubské jízdně, Arcibiskupství pražské připravuje jeho restaurování.

Nejmladší ceremoniální kočár, kočár pražských primátorů, je také nově zrestaurován a bude součástí expozice Národního muzea.

Tzv. Zlatý eggenberský vůz ve velkém sále zámku v Českém Krumlově se sice vymyká ze souboru kočárů svým určením pro přepravu darů při audienci u papežského dvora, ale je na našem území nejstarším dochovaným ceremoniálním vozem. V konírně českokrumlovského zámku je dále vystaven slavnostní kočár Josefa I. Adama ze Schwarzenbergu, který se účastnil korunovačního průvodu Marie Terezie.

Protože jsem původní záměr disertační práce musela upravit, rozhodla jsem se věnovat hlavně otázce zařazení našich dochovaných exponátů do souborů evropských kočárů z období 16. – 18. století, soustředěných ve sbírkách lisabonského Museo des Coches, petrohradské Ermitáže a Carského sela, vídeňského Wagenburgu, versailleských kočárů v Arrasu, které jsem během doktorského studia měla možnost důkladně poznat na svých studijních cestách, a podobněji porovnat jejich malířskou a sochařskou výzdobu. Položila jsem si také otázku, nakolik je výzdobný

aparát řezeb, maleb i uměleckořemeslných doplňků slavnostních kočárů výsledkem přesně formulovaného požadavku objednavatele či majitele, zvykového užití ikonografických témat a nakolik souvisí s dílenskou praxí v daném časovém úseku a lokalitě.

Soustředit se pouze na slohovou a formální analýzu uměleckých děl, maleb, sochařských a uměleckořemeslných prvků kočárů by nevedlo ke správným závěrům, protože kočáry byly součástí ceremonií a rituálů, které vizualizovaly hierarchii novověké aristokratické společnosti. Musím se proto zabývat i přesahy mimo obor historie umění a zasadit každý kočár do kontextu dobového chápání jeho významu, vnímání symboliky, ikonografie, heraldiky a emblematických znaků novověkou společností. Proto se v jednotlivých kapitolách budu věnovat různým aspektům výzdoby těchto barokních děl nejen z hlediska umělekohistorického, ale využiji například sociologické přístupy pro pochopení hierarchizace společnosti nebo postupy antropologických věd při zkoumání vztahu mezi ceremoniálem, rituálem a dopravním prostředkem, který se během ceremonie stává zástupným alter ego při reprezentaci vysoce urozené či vladařské osoby.

V první části práce se soustředím na rozbor recentní české a moravské odborné literatury, tedy již zmíněných statí v odborných periodikách, katalozích a sbornících. Porovnáám závěry jednotlivých badatelů i postup, kterým ke svým závěrům došli. Ne vždy se shodují ve všech základních bodech, ve statích se objevují nepřesnosti, předčasné soudy, nebo omyly vyplývající z nedokonalé znalosti technologických postupů uměleckořemeslných profesí a procesu výroby kočáru. Pokusím se pomocí kritického rozboru publikovaných statí najít správné závěry, případně je revidovat a doplnit.

Pro pochopení vývoje umělecké výzdoby ceremoniálních kočárů od 15. do 18. století je nutné alespoň krátce pojednat o typologii a vývoji kočárů, jejich specifikaci a vymezení názvů pro kočár určený ke specifickým účelům. Sledování postupného vývoje výzdobného aparátu vozů pro přepravu nobility od 15. století pomůže odhalit ty motivy, atributy a ikonografické prvky, které se tradičně objevovaly již od počátku sledovaného období a běžně se

opakovaly v rámci kočárové ornamentiky až do 18. století. Měl ornament a droleriové výjevy v bohatých řezbách na nárožních sloupcích kabin, pasířských doplňcích na střeše, zavěšovacích řemenech, krytech pérování, krumpléřských skvostech vnitřního polstrování, vlastní význam a výpovědní hodnotu pro soudobé diváky, nebo byl pouhou ornamentální a dekorativní stafáží k centrálním malbám na panelech kabiny, které nesly hlavní poselství o svém objednavateli a majiteli? A bylo toto poselství, ikonografický program maleb a emblematika, opravdu jedinečné a nepřenositelné na jinou osobu, když víme, že nákladné kočáry se velmi často stávaly předmětem darů, prodeje, dědictví i konfiskací, byly zcizovány a převáženy nejen po Evropě, ale i mimo ni? Byly nákladné přestavby zakoupených zánovních kočárů vedeny touhou po vlastní reprezentaci v podobě ceremoniálního dopravního prostředku, se kterým se počítalo pro určitou výjimečnou příležitost, nebo byly prováděny pod tlakem módního diktátu, kterým byla ovládána především francouzská dvorní společnost, jejíž vkus se pak šířil i do dalších evropských dvorů a sídel?

Neméně zajímavou kapitolou je barokní dílenská praxe výroby kočárů. Je doloženo několik špičkových dílen v Evropě, proslavených ve sledovaném období 17. a 18. století výrobou kočárů pro panovníky, aristokracii i církevní hodnostáře. Žádný z kočárů v našich sbírkách nebyl vyroben v českých zemích, všechny jsou importovány z ciziny. Pro evropskou produkci byly nejvýznamnější královské dílny v Paříži, císařské ve Vídni a carské dílny v moskevském Kremlu. Další střediska výroby kočárů pak najdeme v Itálii, Španělsku, Portugalsku, v Anglii, v Nizozemí. Ve všech evropských centrech se na výzdobě a výrobě kočárů podíleli známí a renomovaní umělci, jejich podíl je částečně zachycen v dobových pramenech, grafikách a malbách.

Rovněž je nezbytné nastínit problematiku samotného ceremoniálu, při kterém se parádní kočár využíval - korunovace, intronizační či panovnické vjezdy, vyslanecké audience. Průběh ceremoniálu a jeho vizuální podoba je velmi úzce spjata se soudobou politickou situací a vzájemnými vazbami všech jeho účastníků, ať už se jedná o zástupce evropských státních útvarů, resp. vladařských dvorů, nebo hodnostáře profánního i církevního

uspořádání v rámci jednoho státu. V rituálním uspořádání slavnostního průvodu byly kočáry nástrojem propagace moci a postavení ve světském i církevním řádu a zastupovaly své majitele ve společenské hierarchii. Kočár je v rámci ceremoniálu atributem osoby, osobnosti, rodu nebo úřadu, hodnosti a nástrojem prezentace moci.

Druhou část disertační práce tvoří kapitoly věnované jednotlivým výše vyjmenovaným dochovaným slavnostním kočárům na našem území. Malby kabin mají nejméně ve třech případech vysokou uměleckou úroveň, mohou být připsány školeným malířům evropského formátu, což bylo dokázáno v recentních studiích. Pozornost věnuji také rozboru barokního tvarosloví další výzdoby. Stylová a formální analýza umělecké složky, porozumění ikonografii námětů, určení datace a zařazení do konvolutu evropských exponátů bude cílem této části mé práce.

Vzhledem ke své profesi restaurátorky textilu a zkušenostem, které jsme s kolegy získali během restaurování Troyerova kočáru v Olomouci či nedestruktivního restaurátorského průzkumu druhých olomouckých kočárů a arcibiskupského kočáru v Praze, mohu doplnit teoretické úvahy o praktickou a důkladnou znalost studovaných exponátů. Spolu s metodou komparace s analogickými příklady ze světových sbírek a zohlednění výsledků restaurování či dosavadních průzkumů, mi mé zkušenosti, poznatky nasbírané na studijních cestách i výsledky samostatné badatelské práce, jak doufám, pomohou dojít ke stanovenému cíli, což je zpracovat jednotlivé monografické studie k historii a ikonografii slavnostních kočárů dochovaných ve sbírkách českých a moravských institucí.

1. Rozbor literatury

Slavnostním a ceremoniálním vozům 16. – 18. století dochovaným na českém území ve sbírkách muzeí, zámků a církevních institucí, se dlouho nevěnovala dostatečná pozornost v české odborné literatuře. Podobně jako aristokratická sídla, tak i slavnostní kočár byl „gesamtkunstwerk“ určený k reprezentaci, propagaci moci a důkazu výlučnosti aristokracie, v novověku se během necelých dvou století stal nezbytným doplňkem dvorského a aristokratického života. Přestože se na našem území dochovalo několik prvotřídních slavnostních vozů a kočárů, nebyla dosud v našem prostředí zpracována souborná studie nebo katalog, kde by se všem kočárům dostalo náležité prezentace, zahrnující odborný popis, historii, srovnání s analogickými příklady u nás i v zahraničních sbírkách, uměleckohistorický rozbor a zhodnocení.

1.1 Audienční vůz Jana Antonína z Eggenberku a jeho reflexe v domácí i zahraniční literatuře

Odborná uměnovědná literatura zlatý eggenberský vůz hraběte Jana Antonína z Eggenberku v podstatě nezaznamenala. Kromě stručných hesel v průvodcích zámku Hluboká, kde byl vůz uložen do počátku padesátých let 20. století a zámku Český Krumlov, a kde je nyní součástí stálé expozice, se již v české odborné literatuře nikdo komplexně římskému zlatému vozu nevěnoval. V zahraniční literatuře jej zmiňují Heinrich Kreisel a Rudolf H. Wackernagel, oba pouze ve výčtu dochovaných exemplářů vozů ze 17. století.

Patrně první publikovaný článek J. Kouly se objevil v Památkách místopisných a archeologických v roce 1897, kde byla velmi stručně, na několika málo řádcích nastíněna historie vozu, zmíněn jeho římský původ a audienční cesta. Poté byl zlatý vůz připomenut v Soupise památek uměleckých a historických v politickém okrese Česko-Budějovickém, v podobě velmi stručného hesla.² Po více než sedmdesáti letech se zlatému

² Soupis památek uměleckých a historických v politickém okrese Česko-Budějovickém, ed. Josef Braniš, Praha, 1900, str. 96

vozu částečně věnoval ve své disertační práci „*Die Fürsten zu Eggenberg*“ G. B. Maraschek, tuto rukopisnou práci jsem bohužel neměla možnost prostudovat.

Nejpodrobnější přehled historie týkající se audience a výroby velvyslaneckého vozu podala Anna Kubíková ve článku „*Eggenberský zlatý kočár aneb z Říma do Českého Krumlova*“ publikovaném v časopise *Dějiny a současnost*³, kde shrnula výsledky své badatelské práce s historickými prameny ze Státního oblastního archivu v Českém Krumlově. Hned v úvodu se zmiňuje nález pergamenového listu z roku 1690, vyjmutého při opravách zámecké věže⁴. Neznámý autor v listině doplnil zprávu o opravě věže a o osazení nové makovice výčtem mimořádných událostí a zásluh eggenberského rodu, neopomenul tedy ani vyslaneckou cestu Jana Antonína. Přestože od ní uplynulo půl století, a patrně jen výjimečně mohl být na živu některý přímý účastník, vzpomínka na nádheru průvodu českého legáta stále žila v podobě dochovaného vozu, převezeného do Českého Krumlova v roce 1674 ze Štýrského Hradce.

Dále se pak Kubíková v článku již věnuje hlavně historickým okolnostem cesty knížete Jana Antonína z Eggenberku a důvodům, proč byla tato významná mise svěřena právě jemu. Při nástupu Ferdinanda III. na císařský trůn bylo nutné informovat o změně císaře papeže Urbana III. a navázat oficiální politické a společenské styky. Pro náročný diplomatický úkol bylo třeba vybrat patřičného, politicky přijatelného, finančně dobře

³ Kubíková, Anna. *Eggenberský zlatý kočár aneb z Říma do Českého Krumlova*. In: *Dějiny a současnost*, č. 6, Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 1996, s. 16-19.

⁴ 22. srpna 1991 byla při opravách otevřena věžní makovice. Objevená plechová schránka obsahovala pergamenový list s textem z roku 1690 a s přípisem z roku 1794, 10 kusů tříkrejcarových stříbrných mincí eggenberské ražby z českokrumlovské mincovny (4 kusy z roku 1677, 6 kusů z roku 1685), zlomky tří různých pečetí z přírodního vosku, několik reliquií z bývalých českokrumlovských klášterů (jezuité, minorité, klarisky) a kus červeného korálu. Obsáhlý text pochází z roku 1690, je na pergamenu o rozměrech 40,5 x 34 cm. List zmiňuje, že dne 13. září 1690 byla na českokrumlovskou zámeckou věž posazena nová pozlacená makovice. Uvádí dobové reálie – vládu císaře Leopolda I., českokrumlovské panství spravoval v roce 1690 kníže Jan Kristián I. z Eggenberku, jehož manželkou byla Marie Arnoštka z Eggenberku, rozená ze Schwarzenberku. Pro zdůraznění významu rodů obou manželů se připomínají jejich slavní předkové s výčty významných a důležitých činů.

situovaného a diplomaticky obratného vyslance. Kubíková rozbořem politické a společenské situace v českých zemích po bitvě na Bílé hoře dovozuje, že osoba Jana Antonína z Eggenberka byla jednou z nejvhodnějších voleb.

Z archivních materiálů autorka vysledovala postupně průběh přípravy na vyslaneckou cestu a audienční ceremonii v Římě. Jan Antonín měl k dispozici opisy legačních cest svých předchůdců a osobní instrukce nového císaře Ferdinanda III. jeho audience měla směřovat hlavně oznámení změny na trůnu a ujištění papeže o loajalitě Ferdinanda III. ke katolické církvi. Ke zdárnému splnění úkolu měli v Římě českokrumlovskému pánu pomoci kníže Scipio Bozzoli a auditor Kornelius Heinrich Montman. V další části článku je obšírně vylíčena cesta českého poselstva z českého Krumlova přes Vídeň, Štýrský Hradec, do Celji a Lublaně až do Terstu, odkud se Jan Antonín z Eggenberku s doprovodem plavil na galérách do Ancony, odkud dále pokračoval po souši až do cíle mise. Následují dále popisy samotného vjezdu do Říma i následného ceremoniálního přešlapu ze strany vatikánských úředníků, při první audienci u papeže. Incident, který se stal následně důvodem složitého diplomatického jednání mezi císařským dvorem a papežským nunciem ve Vídni, donutil setrvat Jana Antonína z Eggenberku v Římě dalších pět měsíců. Během této doby se kníže věnoval přípravě výbavy průvodu, kterým se podařilo ohromit římské publikum zvyklé na nádheru antických památek, jak zaznělo v úvodní citaci z pamětního zápisu z českokrumlovské věže.

Teprve v této části se Kubíková dostává k popisu zlatého audienčního vozu a sleduje jeho výrobu i použití z pohledu historika mapujícího dobovou událost. Jan Antonín pobýval po celou dobu svého prodlouženého pobytu v italské metropoli v paláci vévodů z Ceri na úpatí Quirinalu.⁵ Svou pozornost soustředil na pompézní a dodnes pozoruhodnou výpravu pro kočáry, koně i muly a doprovodné skupiny livrejovaných lokajů, jednotně ustrojených pázat, oddílů karabiníků, bubeníků a trubačů. Návrh na vůz,

⁵ Z paláce vévodů Ceri se do dnešních dnů dochovala jen menší zadní část, ke které byla přistavěna fontána di Trevi, přední část padla za oběť výstavbě komunikace via del Tritone.

vezoucí dary k papežskému stolci, svěřil římskému umělci Guiseppe Fiochinimu, řezbářské provedení pak patrně jeho dílně. Kubíková nijak nerozebírá tvar a typ vozu, který na základě obecných hodnocení uměleckých historiků považuje za repliku renesančních slavnostních vítězných vozů. Zde patrně naráží na mně neznámou práci G.B. Marauschka, protože jinak v závěrečném stručném výčtu použité literatury není zmíněn text, ve kterém bych toto hodnocení našla. Toto zjednodušené tvrzení je zavádějící a vrátím se k němu v samostatné kapitole o zlatém audienčním kočáře Jana Antonína z Eggenberka.

Popisu vlastní umělecké výzdobě vozu věnuje Kubíková v podstatě jeden odstavec, řezbářské a sochařské výzdobě se nevěnuje vůbec, pouze uvádí, že vůz je vyroben z ořechového zlaceného dřeva a železné části jsou potaženy stříbrným pozlaceným plachem. Více pozornosti věnuje textilní výzdobě a i zde dochází k lehké dezinterpretaci v popisu získaném ze studia archiválií. Vnitřní textilní čalounickou výzdobu černým sametem s plastickou výšivkou ze zlatých a stříbrných dracounových nití korunuje popisem ozdobných nebes, která „krášlilo šest zlatem vyšíváných věnců a v jeho středu byl umístěn velký zlatý věnec“. Zde byl nutně původně míněn ornamentální dekor výšivky na černém sametu, kterým byla potažena spodní, vnitřní, strana baldachýnové střechy, nikoliv samostatné oddělitelné věnce. Od podoby kočáru autorka pak dále přechází k líčení audienčních návštěv u papežského dvora a uspořádání účastníků v průvodech, které byly nedílnou součástí dramaturgie nakonec úspěšného legačního jednání.

O dalších osudech audienčního vozu po roce 1638 se dovídáme v závěru článku. Ze zamýšleného darování zlatého kočáru císařovně Marii Anně sešlo, tak jej kníže zanechal na zpáteční cestě v rodinném sídle. Zlatý vůz je podchycen v inventářích zámku Eggenberg, který se nachází tři kilometry západně od historického centra Štýrského Hradce, spolu s výčtem řady textilních doplňků, pozamenterie, čalounění, židlí a polštářů. Inventáře dále vypovídají o druhotném použití výbavy z vozu i průvodu na potahy lůžek. Nakonec byl zlatý kočár na přání Jana Kristiána, syna Jana Antonína převezen do Českého Krumlova. Po jeho smrti se celý soubor stal předmětem

dědictví posledních příbuzenských pokračovatelů rodu Eggenberků. V 19. století je v inventářích českokrumlovského zámku zaznamenán už jen zlomek tohoto dědictví, v expozici je dosud možné vidět černožlaté vyšívané livreje a fragmenty sametových závěsů. O shrnutí nebo závěr se Kubíková nepokusila, což badatelce nelze vytknout, protože jejím záměrem bylo spíše podat sumarizaci historických faktů a detailů o diplomatické cestě Jana Antonína z Eggenberku, než vypracovat studii o zlatém římském voze, čemuž ostatně odpovídá i název článku. Z informací, vyhledaných v pramenných listinách popisů události, inventářích a závěti z fondů Státního oblastního archivu v Českém Krumlově, Kubíková sestavila pravděpodobnou podobu a průběh vyslanecké mise, zasadila událost do dobového rámce a sledovala vůz i jeho výbavu až do současnosti.

Nejnověji si vůz získal pozornost díky výstavě „Zapřažená krása“ v Jízdárně Pražského Hradu⁶ v loňském roce. Autor a kurátor výstavy Jaroslav Sojka měl původně ambice zařadit audienční vůz mezi hlavní exponáty výstavy, ze zápůjčky však sešlo, protože správa zámku Český Krumlov nedovolila vůz zapůjčit mimo objekt během hlavní návštěvníkové sezony hradů a zámků. Katalog výstavy byl připravován v předstihu, eggenberskému kočáru je zde věnována dvoustrana s krátkým textem. Text je pouhou kompilací informací převážně z webové stránky zámku Český Krumlov, jehož podkladem byla s jistotou práce Anny Kubíkové. V odkazu na použitou literaturu uvádí autoři hesla Jaroslav Sojka a Jan Štěpánek pouze populární publikaci Aloise Lustiga *Od dřevěného kola k automobilům*. Kromě této citační nepřesnosti heslo v katalogu trpí obvyklými nešvary popularizačních příruček, autoři se snaží na základě několika málo informací vyfabulovat plastický, pro současného nepoučeného diváka přitažlivý obraz a vykreslit dobovou atmosféru pomocí laických a studiem nepodložených představ. Tvrzení že, cituji: „*Krumlovský vévoda při obou jízdách v kočáře neseděl, ale jako správný šlechtic jel na koni. Svezl se až při zpátečních cestách.*“, se nezakládá na pravdě a neopírá se o žádný z pro mne

⁶ Sojka, Jaroslav ed. 2014. *Zapřažená krása: kočáry, saně a nosítka 18-20. století* : [20. srpna - 19. října 2014, Jízdárna Pražského hradu]. 1. vyd.: Praha: Správa Pražského hradu, 2014

dostupných nebo známých pramenů. Zcela jednoznačně nebyl tento vůz určený pro přepravu osob, tím spíše vyslance císaře Ferdinanda III. k papeži, kde měl splnit své legační poslání. Vozem byly papeži přivezeny dary od císařského dvora k ujištění vzájemné náklonnosti a loajality. Funkci vozu a jeho možným předobrazům v renesančních triumfálních nebo alegorických vozech určených k festivitám nobility se budu podrobně věnovat v samostatné kapitole. Sedadla či židle ve voze byly určeny pouze pro služebnictvo, lokaje střežící dary. Současné historické a uměleckohistorické bádání zabývající se poznáním vizuální stránky rituálu a ceremoniálního uspořádání vjezdů v novověku vyvrací Sojkovu hypotézu, že by Jan Antonín vjížděl k papeži na koni, zvláště pak, když už při vjezdu vyslance do města byly připraveny kočáry jeho hostitelů. Zcela by tím popřel předchozí konflikt a vymezení se proti poškození svých práv a cti, kdy nebyla při první audienci prokázána dostatečná úcta jeho diplomatickému poslání, vyslanecké funkci a postavení jeho osoby v aristokratické hierarchii. Ani na cestě zpět nemohl cestovat v tomto voze. S největší pravděpodobností byl zlatý audienční kočár přepravován do Štýrska nikoliv po vlastní ose, ale na vozech určených pro přepravu nákladu. Dlouhé cestování a nezpevněné cesty by drahocenný vůz mohly poškodit, cestovalo se ve skromnějších a ne tak nákladných vozech.

Názor, že pozlacený vyřezávaný kočár k převozu darů byl objednán roku 1637, ještě před prvním příjezdem vyslance do Říma, vychází ze záznamů v tzv. Černé knize, evidenčního soupisu správy zámku, který se pořizoval v 50. letech. Tomuto tvrzení ale odporuje průzkum a závěry rozboru archivních pramenů A. Kubíkové. Jan Antonín byl císařem instruován, aby co nejdříve dojel do Říma a dosáhl audience v co nejkratším čase. Zcela jistě byl předem s pomocí vyslanců Scipia Bozzoliho a Kornelia Montmanna zajišťován v Římě pro Eggenberka potřebný komfort včetně možného objednání vozu na císařské dary, dalších kočárů, koní i služebnictva tak, aby se zvládla veškerá organizace slavnostního ceremoniálu za několik týdnů po jeho faktickém příjezdu, tedy v období od 9. května 1638 do data první audience. 8. června vjel císařský vyslanec v doprovodu 50 kočárů tažených šestispřežím k vatikánskému paláci. V té

době nepředpokládal, že se jeho pobyt následnou roztržkou protáhne, naopak očekával, že se mu dostane vhodného přijetí a co nejrychleji domluví druhou, tentokrát osobní audienci u papeže, kde oficiálně naplní diplomatickou nótu. Podle všeho by se další návštěva odehrávala vzápětí za pár dnů, tak jako tomu bylo posléze v listopadu a Jan Antonín rozhodně v tu dobu neměl v úmyslu vystrojit ke druhé audienci tak honosný a přepychový průvod, jak tomu pak bylo následně památného dne 16. listopadu 1638.

Nutno vzít v potaz, že stručný katalog k výstavě Zapřažená krása nebyl výsledkem rozsáhlého badatelského projektu, snahou autora výstavy bylo shromáždit co nejvíce exponátů vztahující se k problematice šlechtické dopravy a hipomobilii vůbec a podat průřezový přehled o vývoji kočárů, saní a nosítek v období 18. – 20. století a zprostředkovat širokému publiku zážitek z prohlídky exkluzivních i každodenních dopravních prostředků tažených koňskou silou. Přesto by si katalog zasloužil pečlivější redakci a všechny texty, včetně autorské předmluvy a úvodu do historie dopravních prostředků, uvážlivější práci s fakty.

1.2 Soubor tří ceremoniálních kočárů z majetku arcibiskupství olomouckého

Olomoucké biskupské kočáry se do středu pozornosti dostaly díky restaurování ceremoniální karosy biskupa Troyera v letech 2004 – 2006 a zvýšenému zájmu moravské historické školy o každodenní život aristokracie novověku. Jediným dřívějším publikovaným počinem v české odborné literatuře byl článek Václava Buriana uveřejněný ve Sborníku vlastivědného muzea v Olomouci v roce 1960 s názvem „*Olomoucké slavnostní vozy z 18. století*“⁷. Jako první se Burian zabýval spojením archivních záznamů s dochovanými kočáry, pokusil se o určení jejich provenience, vlastnictví a

⁷ Burian Václav, *Olomoucké slavnostní vozy z 18. století*. In: Sborník Vlastivědného muzea v Olomouci B/IV, Olomouc, 1960., Str. 113-131

neopomenul ani podrobnější popis kočárů a jejich příslušenství. Ve své práci hned v úvodu konstatuje, že téma nelze zatím uzavřít jasnými závěry bez restaurátorských průzkumů a dalšího uměleckohistorického bádání, a uvádí, že kočáry byly dosud opomenuty kromě několika zmínek v průvodcích o památkách v Olomouci a zámku Náměšti na Hané. Stěžuje si také na nedostatek informací o tvůrcích a výrobcích kočárů, přesto odvozuje, že kočáry nejsou pravděpodobně olomoucké provenience a mohly být vyrobeny ve Vídni. Jeho poznámka o sedláři Janu Krumpovi, výrobcí kočárů z poslední třetiny 18. století s biskupskými ceremoniálními kočáry nesouvisí. Zmiňuje značku X IL H na nápravě kočáru, který označuje číslem 2, ta však odpovídá pozdějším přestavbám a opravám kočárů v 19. století, jak dokázal restaurátorský průzkum.

Po následujícím obecném popisu intronizačních průvodů olomouckých biskupů počínajíc vjezdem Wolfganga Hanibala Schrattenbacha se Burian dostává blíže k historii olomouckých biskupských slavnostních vozů. Podobu nedochovaného Schrattenbachova kočáru odvozuje z rytiny Josefa Schindlera z roku 1740, na které je zachycena karosa použitá při intronizaci Jakuba Arnošta z Liechtensteinu a předpokládá, že je to karosa jeho předchůdce. Tento kočár pak ztotožňuje s kočárem, o kterém referuje inventář z roku 1794 s poznámkou, že je ve velmi špatném stavu a později byl patrně zlikvidován. Rytina ukazuje kočár typu karosa, odspodu zúžený, s okny v segmentovitě tvarovaných rámech. Po obvodu konvexně vzduť střechy jsou patrné vrcholové dekorativní kytice. Kabina i kola jsou zdobeny na rytině nezřetelným dekorem řezb a maleb, rozpoznatelný je vyvýšený kozlík s kočím.

Další, graficky zachycený kočár v dobovém podání, rovněž podle Buriana nedochovaný, našel na lavírované kresbě intronizačního průvodu biskupa Julia Troyera s návrhy intronizačních mincí.⁸ Kresba z roku 1747 bezpochyby zachycuje kočár typu berlina, čemuž nasvědčuje oblý tvar

⁸ Tuto kresbu později publikuje ve svých studiích i Zápalková a Suchánek. Viz Seznam literatury Zápalková, Helena ed. 2006, Suchánek, Pavel 2013. Zatímco H. Zápalková ji uvádí jako kresbu anonymního autora, Suchánek ji recentně připisuje F. A. Palkovi.

kabiny, o Troyerově vlastnictví svědčí i na kresbě poměrně jasně rozvržená výzdoba s čitelným znakem biskupa na bočních dveřích. Zřetelně je také vidět maskaron na přední nápravě pod kozlíkem s kočím a vrcholová knížecí koruna s orlem na střeše kočáru. Při velmi pozorném prohlížení si můžeme všimnout řezbářské výzdoby v podobě řezb putti na nárožích kabiny. Na rozdíl od Buriana, jehož názor, že jde o nedochovaný kočár, převzala i Helena Zápalková ⁹, Pavel Suchánek ¹⁰ spolu s autorským připsáním kresby Františku Antonínu Palkovi považuje vyobrazenou berlinu za třetí kočár zakoupený Troyerem ve Vídni od hraběnky Kinské, později upravený pro arcibiskupa Antonína Theodora Colloredo-Waldsee.

Z inventářů pozůstalosti Troyerova nástupce Leopolda Bedřicha Ekgha z roku 1761 Burian vyčetl, že k tomuto datu existovaly celkem tři slavnostní vozy, první dva charakterizované jako *Erster Galla Wagen* a *Ein andere detto Galla-Wagen*, považuje za dodnes dochované karosy olomouckého arcibiskupství. Třetí je podle Buriana nezvěstný a později byl nahrazen berlinou se znaky arcibiskupa Colloredo-Waldsee. Tato úvaha se ukazuje jako mylná, protože dnes po restaurátorských průzkumech můžeme s jistotou prohlásit, že třetí dochovaný kočár typu berlina, přemalovaný erbovními znaky výše zmíněného arcibiskupa zcela určitě prošel úpravami ve Vídni v letech 1746 – 1747 společně s oběma velkými karosami. Vnější přemalbu kabiny považuje za mladší úpravu z doby korunovace Leopolda II. ve Frankfurtu nad Mohanem, jíž se arcibiskup Colloredo-Waldsee účastnil.

Burian se snaží podle záznamů v inventářích, které jako hlavní identifikační údaje používají počet trásní a třapců, rekonstruovat postupný úbytek pozamenterií a přiřadit záznamy ke konkrétním kočárům.

V dalších třech kapitolách se v Burianově studii dovídáme, kromě podrobnějších opisů z prostudovaných pramenů, o pozdějších opravách

⁹ Zápalková, Helena – Perůtková, Marta. *Soubor barokních kočárů ve sbírkách Olomouckého arcibiskupství* in Kočár olomouckého biskupa Ferdinanda Julia Troyera : restaurování 2004-2006 / [editor Helena Zápalková, Muzeum umění Olomouc - Arcidiecézní muzeum Olomouc, 2006, str. 11

¹⁰ Suchánek, Pavel, Triumf obnovujícího se dne, Umění a duchovní aristokracie na Moravě v 18. století. Nakladatelství Barrister a principal, Masarykova univerzita Olomouc, Brno 2013. Str. 36-48

jednotlivých vozů i o výmalbách exteriérů kabin a jejich ikonografii. Identifikaci kočárů opírá o výše naznačenou dedukci podle inventárních záznamů. U slavnostního vozu č. 1, jehož spojení se jménem Marie Terezie se objevuje až v záznamech inventářů nalezených v pozůstalosti Bedřicha Fürstenberka s datem 24. 6. 1893, a patrně jde o omyl, způsobený přenosem nepřesného určení podle ústní tradice, hledá původ v okolí rodu Kinských, neboť tak je jeden z kočárů uveden v Troyerově soupisu pozůstalosti z roku 1758. Názor, že jde o kočár zakoupený z majetku blíže nespecifikované hraběnky Kinské, potvrzují také H. Zápalková a M. Perůtková ¹¹, proti však staví svou teorii P. Suchánek i R. Miltová, kteří tuto karosu spojují s Troyerovou první akvizicí ve Vídni. ¹² Malířskou výzdobu vozu č. 1 Burian podrobně popisuje a určuje jako výjevy z antické mytologie. Na pravé straně rozpoznává výjevy s náměty Poseidóna, vládce moří a s tím odpovídající žánrové motivy s putti a mořským rybolovem i atributy v bočních polích. Na levé straně jako protiklad vodního živlu stojí vládce větrů, Aiolos, se svými čtyřmi syny. Čelní stranu kočáru pokrývá malba s námětem bohyně úrody Démétér a jejích doprovodných atributů. Spodní obraz na zadní straně je věnován výjevu z Héfaistovy dílny. Horní největší obraz na kabině vozu určuje Burian jako zobrazení boha slunce Helia, před kterým prchá alegorická postava Noci. Rozborem posledního, druhotně vlepeného, obrazu na zadní stěně kočáru se recentně podrobně zabýval P. Suchánek ¹³ a považuje tento výjev za zobrazení alegorie Triumfu obnovujícího se Dne nad Nocí.

Slavnostní vůz č. 2 podle Buriana pochází až z doby episkopátu Leopolda Egkha, z rozmezí let 1758 -1760. Označení druhé menší karosy v pozdějších inventářích a ve Fürstenberkově pozůstalosti jako vůz Troyerův,

¹¹ Zápalková, Helena ed. 2006. *Kočár olomouckého biskupa Ferdinanda Julia Troyera : restaurování 2004-2006*, Muzeum umění Olomouc - Arcidiecézní muzeum Olomouc, 2006

¹² Miltová, Radka - Suchánek, Pavel. *Ceremonial Carriages of the Olomouc Bishops and Prague Archbishops of the 18th Century*. In: *Umění. Časopis Ústavu dějin umění Akademie věd České republiky*. Praha : ÚDU AV ČR 57, 2009. s. 26-52.

Suchánek, Pavel. *Triumf obnovujícího se dne, Umění a duchovní aristokracie na Moravě v 18. století*. Brno: Nakladatelství Barrister a principal, Masarykova univerzita, 2013, str. 41-44

¹³ Suchánek, ibidem.

je podle Buriana mylné a vychází údajně pouze z označení číslicí dvě dodatečně vepsanou pod kozlíkem. Tento názor byl ale jednoznačně vyvrácen všemi dalšími badateli. Zápalková tento kočár podle nalezené korespondence mezi Troyerem a jeho agentem ve Vídni identifikuje jako Esterházyho vůz, který byl zde společně s dalšími dvěma zakoupen a renovován v letech 1746-1747. K této hypotéze se kloní i R. Miltová a P. Suchánek. Výzdoba kočáru je věnována alegorickým výjevům zobrazujících čtyři světadíly, zde není žádná pochybnost o správném popisu a ikonografickém určení maleb. Burian se okrajově zamýšlí nad možným autorským připsáním a shledává možné analogie s malbami v pendentivu kupole v chrámu Navštívení Panny Marie s freskami z roku 1731 od Jana Kryštofa Handkeho představující alegorie čtyř tehdy známých světadílů Evropy, Asie, Afriky a Ameriky, ale i s dalšími Handkeho malbami na stropě zámecké kaple ve Velkých Losinách z let 1741-1743 se stejným ikonografickým námětem. Svůj názor opírá o shodné atributy, u Evropy se v obou případech objevuje bílý kůň, u Ameriky pak motiv slunečníku, personifikací Asie je žena v turbanu. Tyto detaily však nedokazují autorství Handkeho ani jeho následovníků, spíše jsou poukazem na dobovou typiku a tradiční ikonografická schémata zobrazení čtyř světadílů.

Kočár s erby Antonína Theodora Colloredo-Waldsee označený číslem 3 byl podle Buriana pořízen brzy po nástupu arcibiskupa do funkce a vznik kočáru tedy klade do poslední třetiny 18. století. Tuto domněnku opírá o malířskou „střízlivou“ výzdobu s biskupskými erby na obou čelech a dveřích kabiny, doplněné o monogramy ATC. Burian nerozlišuje typ vozu, pojem berlina mu byl patrně neznámý. Záznamy z doby Fürstenberkovy, kde je tento nejmenší vůz pojmenován jako Kinský, považuje za omyl, způsobený posunutím uspořádání vozů. Nejvíce pozornosti věnuje opětovným přepisům inventářů s přesným vyčíslením počtu třásní a třapců, včetně jejich ztrát. Helena Zápalková sice považuje berlínu za vůz pořízený až za episkopátu Colloreda-Waldsee, ale jeho vznik podle řezbářské výzdoby s množstvím rokokových detailů posouvá do 1. třetiny 18. století. Podobně jako Troyerovy kočáry byl podle ní zakoupen ojetý a pro potřeby nového majitele byl

druhotně upraven a přemalován. Proti tomu staví svou hypotézu Radka Miltová a Pavel Suchánek, kteří vidí v berlině třetí z vozů, které zakoupil pro kardinála Troyera jeho agent Schmit ve Vídni.

Burian svou práci uzavírá pasážemi o postrojích všech tří kočárů, jejich opravám a doplňování v 19. a 20. století, jejich popisy ovšem datací ani atribuci souboru kočárů nemohou příliš pomoci.

Uplynulo několik desítek let, než byl v roce 2006 u příležitosti výstavy v Arcidiecézním muzeu v Olomouci k právě dokončenému restaurování kočáru olomouckého biskupa Ferdinanda Julia Troyera vydán katalog pod edičním dohledem autorky výstavy Heleny Zápalkové s odbornými statěmi nejen o technologii a průběhu restaurování.¹⁴ Úvodní studie byly věnovány intronizačním slavnostem a souboru barokních kočárů ve sbírkách olomouckého arcibiskupství, samostatné statě zde publikovali M. Elbel, G. Elbelová, M. Perůtková, H. Zápalková a tým restaurátorů P. Berger, Š. Bergerová, M. Foltýnová, I. Houska, I. Hubač, Z. Juppe, V. Vondráček.

V první studii o intronizačních ceremoniálech olomouckých biskupů si Martin Elbel dochovaných exponátů příliš nevšimá, ke článku ale nově publikuje fotografii ze dne zvolení arcibiskupa Theodora Kohna ze dne 8. 12. 1892. Zde nepochybně jede nový arcibiskup v největší karose z Troyerovy vídeňské akvizice. Postroje a pravděpodobně i podvozky kočárů z fideikomisu kapituly nechal opravit kolem roku 1854 ve Vídni jeho předchůdce Bedřich Fürstenberk, ve zprávě o opravě našel Burian zmínku o snížení počtu svršcových řemenů na hřbetech koní na čtyři, což je na fotografii zřetelně vidět.

Celým souborem slavnostních kočárů se v katalogu v samostatné stati zabývají Helena Zápalková a Marta Perůtková, jak již bylo vícekrát zmíněno. Porovnávají grafické listy a vyobrazení intronizačních průvodů biskupa Jakuba Arnošta z Liechtensteinu a Julia Troyera a rozměrný memoriální obraz Troyerovy intronizace, který byl ovšem namalován až po třiceti pěti

¹⁴ *Kočár olomouckého biskupa Ferdinanda Julia Troyera : restaurování 2004-2006*, editor Helena Zápalková, Muzeum umění Olomouc - Arcidiecézní muzeum Olomouc, 2006

letech od samotné události.¹⁵ Vycházejí z předpokladu vysloveného již Burianem, že kočár zachycený na Schindlerově grafice je karosa z původního schattenbachovského majetku, jenž byl v roce 1794 v tak špatném stavu, že ze seznamů inventářů mizí. Druhý grafický list s lavírovanou kresbou Troyerova průvodu podle nich zobrazuje kočár typu berlina a pokládají ho za osobní vůz biskupa Troyera, který použil v nouzi, protože vídeňská renovace zakoupených kočárů ještě nebyla dokončena. Kresba byla následně Suchánkem ¹⁶připsaná A. Palkovi a berlina určená jako kočár Kinský, v čemž se Suchánek se Zápalkovou zásadně rozchází. Memoriální obraz z dílenského okruhu malíře Františka Vavřince Korompaye s vjezdem kardinála Troyera do Olomouce poměrně věrně reprodukuje podobu dochované biskupské karosy, slavnostního vozu č. 1.

Autorkám náleží prvenství v objevení korespondence mezi Juliem Troyerem a jeho agentem Johannem Heinrichem Schmidtem ve Vídni v osobních písemnostech biskupů v olomoucké pobočce Zemského archivu Opava. V dopisech se opakovaně mluví o zakoupených vozech a jejich úpravách, přesto je nelze jednoznačně rozpoznat a určit, ke kterému kočáru patří označení Esterházy, nebo který kočár byl zakoupen od hraběnky Kinské, protože se v popisech úprav agent věnuje hlavně dekoračním doplňkům, postrojům a vnitřnímu čalounění. Autorky svoji dedukci založily na inventářích zpracovaných již Burianem a na výši ceny nákupu starších kočárů. Z korespondence vyplývá, že za kočár hraběnky Kinské hodlal Troyer po vyjednaných slevách zaplatit tři a půl tisíce zlatých a za kočár Esterházy tisíc pět set zlatých. Rovněž pozůstalostní dokumenty z roku 1758 hovoří o jediném slavnostním voze Kinský se zlatem vyšíványými sametovými povlaky. Proto Zápalková dochází k názoru, že je to kočár totožný s dochovanou největší karosou pod číslem 1, restaurovaným slavnostním kočárem biskupa Troyera v expozici Arcibiskupského muzea. Kočár, ve Schmidtově korespondenci zvaný Esterházy, je pak podle Zápalkové druhá karosa

¹⁵ František Vavřinec Korompay (okruh), Slavnostní vjezd kardinála Ferdinanda Julia Troyera z Troyersteinu do Olomouce, 1783 – obraz je umístěn v expozici Arcibiskupského muzea v Olomouci.

¹⁶ Burian, Václav, 1960.

z dochovaného souboru. V popisech inventářů z let 1761, 1770 a 1793 se opakovaně objevují tři slavnostní kočáry, z toho Zápalková usuzuje, že třetí kočár, shodný výzdobou i typem s oběma renovovanými karosami, byl podle záznamu z roku 1794 ve velmi špatném stavu, a proto se nedochoval. Zlatou berlinu, dnes uloženou v expozici zámku Náměšť na Hané, podle ní zakoupil až arcibiskup Colloredo-Waldsee, nutně však již použitý a nechal jej podle běžných zvyklostí přemalovat. Berlinu datuje do 1. třetiny 18. století, což odpovídá rokokovému charakteru a typickým motivům dekorativních řezeb exteriéru kabiny.

Radka Miltová a Pavel Suchánek ve své práci *„Ceremoniální kočáry olomouckých biskupů a pražských arcibiskupů“*, která vznikla s podporou Grantové agentury ČR v roce 2009,¹⁷ začínají stručným výčtem nejen olomouckých kočárů, ale připomínají i pražský arcibiskupský kočár, tehdy umístěný v kočárovně ve Ctěnicích. V úvodu zmiňují, že je jejich *„ambicí prozkoumat celý tento fenomén podrobněji, zaměřit se nejen na nutnou identifikaci zachovaných vozů a výklad ikonografie malířské výzdoby, ale pokusit se je také zasadit do širších souvislostí, objasnit jejich funkci a význam v ceremoniální praxi a zamyslet se nad dobovým vnímáním významu a hodnot slavnostního vozu jako vizuálního (obrazového) díla.“*

Nejprve se věnují nástinu historie a rozdělení typů kočárů od 17. století. Na příkladech svatebního vozu pro synovce Karla z Liechtensteinu-Castelkorna či kočárů ruské císařovny Kateřiny I., ukazují, že jedním z důležitých aspektů dekoru vozu i jeho konstrukce byla poplatnost módním trendům, které od první poloviny 17. století přicházely hlavně z Francie, kočárové velmoci. Ikonografické náměty obecně spojují s osobními devizami, insigniemi aristokratických objednavatelů, nebo s jejich vyslaneckými funkcemi. Také si všímají problematiky častých změn dekoru kočárů při prodeji jinému majiteli nebo jejich inovaci nebo adaptaci k jinému účelu.

¹⁷ V časopise Umění byla stať publikována pod názvem *„Ceremonial Carriages of the Olomouc Bishops and Prague Archbishops of the 18th Century“* v roce 2009, viz pozn. 10

V hlavní části práce věnované souboru tří olomouckých kočárů podrobili Miltová a Suchánek korespondenci mezi biskupem Troyerem a jeho agentem ve Vídni, nalezenou Martou Perůtkovou a Helenou Zápalkovou, další revizi a zastávají názor, že Troyer zakoupil ve Vídni kočáry tři. Z korespondence vyvozují, že jsou to právě tyto tři kočáry z dochovaného souboru olomouckého arcibiskupství, zároveň mění předchozí identifikaci kočárů založenou Burianem a částečně převzatou H. Zápalkovou. První kočár podle autorů patrně zakoupil Troyer osobně hned po svém příjezdu do Vídně, druhé dva kočáry agent Schmidt vyhlédl ve Vídni později sám a biskupovi, který se mezitím musel vrátit do Olomouce, o nich referoval písemně. Hraběnka Kinská nabídla k prodeji kompletně vybavený vůz i s postroji za čtyři a půl tisíce zlatých, další vůz, esterházyovský byl nejprve nabídnut za dva tisíce zlatých. Porovnáním dopisů z Vídně s dobovými inventáři, které sice prostudoval již Burian, ale vyvodil z nich jiné závěry, docházejí Miltová a Suchánek k názoru, že kočár označený při inventarizaci v 19. století číslem tři je nejmenší berlina, a je to kočár, který nabídla k prodeji hraběnka Kinská. Na konci 18. století byla berlina upravena a přemalována erby pro arcibiskupa Colloredo-Waldsee, což zmátlo při identifikaci kočárů v 60. letech 20. století V. Buriana. Vůz označený číslem dvě, který lze v inventářích spojit s karosou opakovaně připisovanou biskupu Troyerovi (*Troyerischer Prachtwagen, grosser Gallawagen - sogennnanter Troyerischer*), je druhý zakoupený kočár původně z esterházyovského majetku. Největší karosa je pak onen první kočár vyhlédnutý samotným Troyerem.

Při restaurování největší Troyerovy karosy byl na litém mosazném krytu pérování pod štítkem na oválné kartuši objeven erb se třemi krokvemi. Miltová a Suchánek tento erb identifikují jako erb s červenými krokvemi na stříbrném poli a připisují jej francouzskému rodu vévodů du Plessis de Richelieu. Vyslovují dále svou domněnku, že kočár pochází z konvolutu přepychových vozů francouzského velvyslance na vídeňském dvoře Louise Francoise Armanda du Plessis, vévody z Richelieu, který zde pobýval mezi lety 1725 - 1729. Rudolf Wackernagel v archivu francouzského ministerstva

zahraničí nalezl k přepychovému vjezdu vévody z Richelieu popis nádhery průvodu a některých kočárů, bohužel z nich nelze vyčíst přesnější údaje k možnému spojení s olomouckou karosou.¹⁸

Předpokládané drobné opravy zakoupených kočárů se rozšířily na celkovou renovaci, včetně postrojů a čalounění, tak se biskup Troyer ke své cestě k biskupskému svěcení v květnu 1746 na Moravě svých kočárů nedočkal. Podle Miltové a Suchánka¹⁹ ale biskup poprvé kočáry použil ke slavnostnímu vjezdu do vídeňské císařské rezidence ke složení lenního slibu v říjnu 1746 a teprve poté došlo k celkovému přemalování první a druhé karosy, v období deseti měsíců před velkolepým světským vjezdem do Olomouce v srpnu 1747. Malby na plátnech vlepených do polí mezi řezbářské rámy zádě karos identifikují jako obrazy Pana, nymfy a Chrona a alegorii Dne odhánějícího Noc a připisují je pozdějšímu rektoru vídeňské akademie Michelangelovi Unterbergerovi, jehož jméno se v souvislosti s biskupovými akvizicemi objevuje častěji.

V další části práce autoři sledují další doklady biskupských kočárů v majetku Troyerových předchůdců, které ovšem zůstávaly v osobním vlastnictví, nestávaly se běžně součástí fideikomisního dědictví, jako tomu bylo v tomto případě.

Poprvé se v odborné literatuře dostává pozornosti také kočárům arcibiskupství pražského, Miltová a Suchánek po průzkumu v archivech správy statků našli inventáře, podobně jako v Olomouci popisující častou frekvenci prodeje a obměny vozového parku. Popisy kočárů se opět soustředí součty uměleckořemeslných prvků, třapců, sametových podušek, chocholů, postrojů. V 19. století byly tři cenné vozy podobně jako v Olomouci zahrnuty do fideikomisu arcibiskupství pražského. Dodnes se však v majetku arcibiskupství z těchto tří vozů zachovala jediná zlatá karosa s arabeskovými

¹⁸ Wackernagel, Rudolf. *Der Frazösische Krönungswagen von 1696 – 1825*, Berlín, 1966. Str. 137

¹⁹ Miltová, Radka - Suchánek, Pavel. *Ceremonial Carriages of the Olomouc Bishops and Prague Archbishops of the 18th Century*. In: *Umění. Časopis Ústavu dějin umění Akademie věd České republiky*, 57, č. 1. Praha: ÚDU AV ČR, 2009. s. 26-52

motivy, na jejíž zádi je namalován obraz s dvěma ženskými personifikacemi nad vedutou města. Kočár byl v inventářích tradičně označován jako *Sachsenzeitsischer Wagen* či *Gallawagen, gewöhnlich die Sachsen-Zeits gennant*. Podle autorů tedy kočár pochází původně z majetku litoměřického biskupa Mořice Adolfa Karla vévody ze Sachsen-Weitz, později je bez bližšího uvedení důvodu, snad daru či koupě, registrován ve vlastnictví pražského arcibiskupa Jana Mořice Gustava z Manderscheid-Blankenheimu.

Sledování vývoje ceremonie korunovačních vjezdů od středověku po novověk a jeho mutace pro biskupské vjezdy a intronizační akty v Praze, Litoměřicích i Olomouci jsou podstatnou částí práce. Tradice velkolepých biskupských vjezdů byla na českém a moravském území zakládána ve 30. letech 18. století. Podle dobových popisů srovnávají autoři průběh a způsob vizualizace moci a hierarchického postavení biskupů v dobové společnosti a zasazují tak použití slavnostních kočárů do širšího historického kontextu. Prestiž a světskou moc olomouckého biskupa zvýšilo složení lenního slibu císaři a udělení vévodského titulu i kardinálské hodnosti. Na druhou stranu se tak olomoucký biskup dostal do většího područí a svázanosti se státní mocí a musel strpět zásah do svého intronizačního ceremoniálu, když mu bylo oficiálně zakázáno využít služeb vojenské posádky císařské pevnosti.

Ikonografický rozbor a koncepci malířské výzdoby soustřeďují Miltová a Suchánek na obě olomoucké karosy a na karosu z pražského arcibiskupství. Na velké karose č. 1, (původně patřící rodu Richelieu), shledávají základní ideu zobrazení čtyř živlů v podobě antických božstev. Na rozdíl od předchozích badatelů používají pro antická božstva důsledně římská jména. Jejich popis a ikonografický rozbor se v zásadě neliší od předcházející Burianovy studie. Na obraze vlepeném na záď vozu oproti Zápalkové i Burianovy, kteří shodně určili námět jako Zrození nového dne s bohem Héliem v jeho slunečním voze, však vidí autoři obraz s námětem Dne odhánějícího Noc s odvoláním na prvotní upřesnění ikonografie

Johannem Kronbichlerem,²⁰ včetně autorského připsání malby Michelangelu Unterbergerovi.

Druhé karose je přiřazena ikonografická idea čtyř světadílů, i zde se autoři zásadně neliší od výsledků svých předchůdců, navíc dokládají možná dobová východiska a prameny pro tvorbu ikonografického konceptu maleb. Názoru autorů, že předpoklad Heleny Zápalkové o starším původu maleb obou obrazů na plátně a její hypotéza o předpokládaném impulsu samostatně vytvořených obrazů k další ikonograficky odpovídající a navazující malířské výzdobě obou karos, je nesprávný, lze vytknout zásadní povrchnost. To, že pro výzdobu kočárů se běžně používaly náměty s čtveřicemi alegorií (živlů, světadílů, ctností, *exemplar*) nebo symbolikou denních a ročních cyklů, což můžeme sledovat na mnoha příkladech dochovaných kočárů ve světových sbírkách, není argument pro vyvrácení teorie Heleny Zápalkové, ani potvrzení hypotézy, že by biskup Troyer měl od počátku adaptace svých nově zakoupených vozů precizně promyšlený celý ikonografický program, kterým chtěl podpořit svou osobní a hierarchickou prezentaci při budoucím intronizačním vjezdu. Zde se Miltová a Suchánek nechávají strhnout ke snadné generalizaci dostupných faktů a jejich aplikaci na daný problém bez řádného pramenného důkazu. Chybí stále přesnější datování Unterbergerových obrazů. Rovněž neexistuje důkaz, že by obě plátna, případně i třetí, pokud budeme předpokládat, že začerněná zád' berlíny byla opatřena také obrazem stejné provenience, nemohla být nejprve samostatnými obrazy, které Troyer zakoupil hotové v atelieru a v návaznosti na ně byly koncipovány malby přímo na kabiny kočárů. K detailům ikonografického určení i odkazům autorů na předobrazy z Ripovy Iconologie se vrátím v samostatných kapitolách věnovaných výzdobě jednotlivých vozů.

Krátký odstavec věnovaný pražskému kočáru připisovanému litoměřickému biskupovi Mořici Saskému svědčí o pouze zběžné znalosti samotného exponátu a o nahrazení chybějících pramenů prvoplánovými

²⁰ Miltová, Radka - Suchánek, Pavel 2009. Autoři odkazují na monografii Johanna Kronbichlera. *Michael Angelo Unterberger 1695-1758*. Salzburg, 1995.

myšlenkovými konstrukcemi. S ikonografickým učením alegorických postav na zadním panelu karosy pražského arcibiskupství není třeba polemizovat, dvě vznášející se postavy Pax a Justitia jsou jasně identifikovatelné podle svých tradičních atributů. Považovat vedutu města v pozadí za Litoměřice, je ale poněkud přehnané, i když ležící postava je nepochybně spící říční bůh. Není to ovšem jediná nejasnost kolem pražského kočáru, kromě námětu malby je to také datace a původ kočáru, tyto otázky rozeberu je podrobněji ve své práci.

Ve výčtu české odborné literatury je nutno uvést kapitolu „*Kočáry olomouckého biskupa Ferdinanda Julia Troyera z Troyersteinu*„ do textové části katalogu výstavy Olomoucké baroko – Výtvarná kultura let 1620 – 1780²¹ která se konala na přelomu let 2010 – 2011. Zde ale autoři v podstatě opakují vše, co již bylo publikováno v jejich předchozích studiích, kapitola nepřináší žádné nové poznatky. Samostatné heslo ke kočáru biskupa Troyera v druhém svazku katalogu Olomoucké baroko napsala Helena Zápalková²², která zde navázala na novější studie Miltové a Suchánka a zrevidovala některé své dřívější závěry ze studie v katalogu o restaurování Troyerovy karosy.²³

Naposledy se ceremoniální karose a ikonografii její malířské výzdoby věnoval Pavel Suchánek ve druhé kapitole poměrně nedávno vydané publikace *Triumf obnovujícího se dne – Umění a duchovní aristokracie na Moravě v 18. století*. Už několikrát jsem se v rozboru domácí literatury odkázala na tento text, který je závěrečným shrnutím dosavadního Suchánkova dlouholetého badatelského zájmu o soubor barokních biskupských kočárů.

Se závěry výše jmenovaných autorů budu pracovat v kapitolách o jednotlivých kočárech olomouckého souboru, neboť v mnohém jejich výzkum

²¹ Miltová, Radka - Suchánek, Pavel. *Kočáry olomouckého biskupa Ferdinanda Julia Troyera z Troyersteinu*. In: Olomoucké baroko. Výtvarná kultura z let 1620-1780. 1. Úvodní svazek. Proměny ambicí jednoho města / Olomouc: Muzeum umění Olomouc, 2010 s. 242-248.

²² Jakubec, Ondřej - Perůtka, Marek - Antonovič, Vladan. *Olomoucké baroko. Výtvarná kultura z let 1620-1780*. 2. Katalog, Olomouc: Muzeum umění Olomouc, 2010

²³ Suchánek, Pavel 2013

zasáhl do tématu mé disertační práce a předběhl tak mnou shromážděné, nicméně dosud nezveřejněné, badatelské výsledky.

O shrnutí historického vývoje vozu a kočáru od archeologicky doložených dvoukolek z počátků lidské civilizace před desetitisíci lety až po rychlé proměny kočáru během dvou století novověku, z vozu na pevných nápravách po přepychové karosy a berlíny, se v české literatuře v posledních letech pokusil snad jen Jiří Tichánek v monografii *Kočáry Schustala – Kopřivnice*.²⁴ Hlavní náplní monografie je zmapování výroby kočáru v Kopřivnici od r. 1850, tedy od počátku založení firmy Schustala až do konce výroby koňmi tažených kočárů na našem území a přechod na výrobu automobilů Tatra. Popsány jsou i druhy záprahů koní, výrobní postupy a jiné zajímavosti z výroby. V knize je reprodukováno přes 160 černobílých i barevných fotografií, náčrtků, výkresů i technických detailů a patentů. V úvodu se Tichánek snaží popsat historii vozu a jeho vývoj od vynálezu kola, přes starý Řím až do počátku 19. století. Bohužel tato publikace, určená široké veřejnosti, trpí obvyklým nedostatkem populárních příruček, nepřesnostmi citací a hlavně neuváděním zdrojů informací.

1.3. Zahraniční odborná literatura

Základní cizojazyčnou dosažitelnou novodobou literaturou o vývoji vozu a kočáru, včetně základního přehledu vývoje cestování a budování komunikací, zůstávají ve středoevropském prostředí zatím nepřekonané publikace Heinricha Kreisela, *Prunkwagen und Schlitten*,²⁵ Josepha Jobéa, *Au temps des cochers. Histoire illustrée du voyage en voiture attelée*²⁶ a László Tarra, *Karren, Kutsche, Karosse*,²⁷ která vyšla i v anglické verzi a v pozdějších reedicích. V těchto publikacích je zahrnuto kromě sledování historie výroby vlastních kočárů také základní shrnutí všech aspektů a problematiky kolem dopravních prostředků tažených koňskou silou. Na dílo Heinricha Kreisela se odkazují snad všechny pozdější souborné katalogy,

²⁴ Tichánek, Jiří, *Kočáry Schustala – Kopřivnice*, Opava, nakladatelství Butterfly, 2000

²⁵ Kreisel, Heinrich. *Prunkwagen und Schlitten*, Leipzig 1927

²⁶ Jobé, Joseph. *Au temps des cochers. Histoire illustrée du voyage en voiture attelée*, Lausanne, 1976

²⁷ Tarr, Laszlo. *Karren, Kutsche, Karosse. Eine Geschichte des Wagens*, Budapest, 1970

monografie i samostatné studie, protože Kreisel dokázal na konci dvacátých let 20. století v podstatě obsáhnout většinu dostupných materiálů, vytvořil systém třídění typů kočárů i vozů dle jejich užití, výskytu a výroby. Kromě toho ve své práci publikoval, nebo alespoň jmenoval, velkou část pramenných záznamů, manuskriptů a grafických listů a předloh. Jobé se zabývá sledováním rozvoje veřejných silnic a zrychlováním cestování závislém na zlepšení povrchu a zpevněním cest, technických zlepšení konstrukce vozů, chovem záprážných koní a typům záprahů i založením poštovních služeb. Tarr začíná sledování vývoje kola a prvních vozů v prehistorickém období, věnuje se archeologickým nálezům a postupně dokumentuje různé typy hospodářských vozů, ceremoniálním kočárům se nijak speciálně nevěnuje.

Pro studium slavnostních a reprezentačních kočárů je zásadní práce Rudolfa Wackernagela *Der Französische Krönungswagen von 1696 – 1825*. Ve své práci si vytyčil probádání archivních materiálů k ceremoniálním kočárům francouzské výroby v uvedeném období. Vyčerpávající historiografické dílo spolu s pečlivou edicí pramenného materiálu mi zprostředkovalo řadu pramenů, které jsem nemohla prostudovat osobně.

Těmto autorům ale předcházela práce badatelů z 19. století, kteří se věnovali jak kočárům obecně, tak historii vozů i dopravy, technologiím a typům vozů, výrobcům i umělcům a konstruktérům. Snad první souborná práce o tomto tématu od Johanna Christiana Ginzrota vyšla v Mnichově v roce 1817. První díl byl vydán s názvem *Die Wagen und Fahrwerke der Griechen und Römer und anderer alten Völker*,²⁸ o dvanáct let později jej následoval díl druhý *Die Wagen und Fahrwerke der verschiedenen Völker des Mittelalters und der Kutschenbau neuester Zeiten*.²⁹

Podobně ve Francii vychází první souborné dílo o kočárech a dopravních prostředcích minulosti po polovině 19. století. V roce 1856

²⁸ Ginzrot, Johann Christian. *Die Wagen und Fahrwerke der Griechen und Römer und anderer alten Völker*, München 1817, facs. Hildesheim, New York, 1975

²⁹ Ginzrot, Johann Christian. *Die Wagen und Fahrwerke der verschiedenen Völker des Mittelalters und der Kutschenbau neuester Zeiten*, München, 1830, facs. Hildesheim, New York, 1979

vydává v Paříži Daniel Ramée svou knihu *La locomotion. Histoire des chars, carrosses, omnibus et voitures de tous genres*. Brzy se na toto téma zaměřují i další badatelé, například italský Luigi Belloni vydává v Miláně knihu *La carrozza nella storia della locomozione*³⁰, v Portugalsku se kočáry zabývá v souvislosti se založením Muzea kočárů Joaquim Maria Botto Pereira v útlém spisku *Promptuario analytico dos carros nobres da Casa Real Portuguesa e das carruagens de gala*.³¹

1.4. Encyklopedie a slovníky

O vzhledu kočárů a jejich konstrukčních detailech jsme poměrně dobře zpraveni od poloviny 18. století, kdy začala vycházet encyklopedická, technická a dílenská literatura. Patrně první publikovaná práce o technických detailech a konstrukci kočárů vyšla ve Francii pod názvem *Traité des voitures pour servir de supplément au "Nouveau parfait maréchal" avec la construction d'une berline nouvelle nommée „l'inversable“*. Francois Garsault své popisné dílo ještě s minimem nákresů vydal v Paříži roku 1756.

Cyklus dílenských příruček Popisu umění a řemesel pro královskou vědeckou akademii Andrého Rouba, z nichž pro poznání a určení typů konstrukcí kočárů je nejdůležitější třetí díl první řady *L'art du menuisier-carrossier...*,³² se stal nejprve názornou učebnicí pro současníky a později cenným pramenem pro historiky.

Encyklopedisté 18. století samozřejmě nezapomněli na hesla týkající se řemesel, umění ani technologie výroby kočárů, takže dodnes čerpáme také z obrovského kompendia Alembertovy a Diderotovy *Encyklopedie* čili *naučného slovníku věd, umění a řemesel*,³³ který vycházel ve Francii nejprve

³⁰ Belloni, Luigi. *La carrozza nella storia della locomozione*, Milán, 1901

³¹ Botto, Joaquim Maria Pereira. *Promptuario analytico dos carros nobres da Casa Real Portuguesa e das carruagens de gala*, Lisabon 1909

³² Roubo, André, Jacob. *Description des arts et des métiers. Le menuisier en bâtiment*. Bibliothèque de l'image: Paris. 2002

³³ DIDEROT, Denis ed. – ALEMBERT, Jean le Rond ed. *L'Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Paříž 1751-1772

v letech 1755 – 1766, další dodatky pak vycházely během let 1772, 1777 a 1780.

Na dílo francouzských encyklopedistů pak navázali i národní edice encyklopedií a slovníků, jejichž výčet není pro tuto práci nezbytný, nicméně je třeba je připomenout, jelikož jsem je při práci využívala pro srovnání pojmenování jednotlivých typů kočárů v národních mutacích. Byly tak spíše podkladem pro ujasnění terminologie, než zdrojem nových informací.

1.5 Konference, sborníky a katalogy

V posledních desetiletích se zájem historiků, historiků umění a dalších specializovaných odborníků o tyto umělecké a technické památky zvýšil také díky několika mezioborovým konferencím a výstavám, které si kladly za cíl nejen seznámit se navzájem s dochovanými exempláři ve světových sbírkách i soukromých depozitech, ale také zkoumat jejich význam a vliv v politickém i sociálním kontextu, případně porovnat problematiku restaurování a uchování kočárů pro další generace.

První mezinárodní konference na téma Vozy, koně a spřežení v Evropě (16. – 19. století) byla pořádána Asociací akademií jezdeckého umění ve Versailles společně s Institucí muzeí a národního dědictví ve Versaille v roce 2000. Z přednesených příspěvků byla sestavena publikace *Voitures, chevaux et attelages : du XVIe au XIXe siècle* ³⁴.

Další konferencí, kterou je třeba zmínit, byla konference na půdě portugalské univerzity v Coimbre v roce 2001, pod záštitou Evropské vědecké nadace v rámci programu Kulturní výměna v Evropě 1400 – 1700. Její téma *Náboženské ceremoniály a obrazy, Moc a sociální význam*, se sice netýkalo přímo dopravních prostředků, nicméně v příspěvcích týkajících se náboženských ceremoniálů, především vjezdů církevních hodnostářů do lenních měst, se diskutovalo i téma cestování a použitých dopravních prostředků. Svým příspěvkem „*Bishop's secular entry: Power and representation in inauguration ceremonies of the eighteenth-century Bishops of*

³⁴ Roche, Daniel, ed. a Reytier, Daniel, ed. *Voitures, chevaux et attelages: du XVIe au XIXe siècle*. Paris: Association pour l'Académie d'Art Équestre de Versailles, 2000.

Olomouc“ zde uspěl Martin Elbel, historik z olomoucké univerzity. Jeho studie pak byla publikována v souborném sborníku, který editoval José Pedro Paiva pod názvem *Religious Ceremonials and Images: Power and Social Meaning*.³⁵

Rok 2012 přinesl velkolepou výstavu ve francouzském Arrasu pod názvem *Roulez, carrosses!* ³⁶ Exponáty z královského sídla a rezidence byly prezentovány v dobovém kontextu styků a cest mezi Arrasem a Versailles. Z obrovského konvolutu francouzských královských i aristokratických ceremoniálních kočárů se bohužel dochovalo jen pár exemplářů. Většina nejkrásnější slavnostních vozů byla zničena během francouzské revoluce. Na výstavě proto byl prezentován zlomek původní versailleské sbírky, doplněný o řadu uměleckých předmětů a dobové obrazové dokumentace včetně pláten dvorního malíře Adama Francoise van der Meulena.

Katalog *Roulez carrosses !: le château de Versailles à Arras* vydaný k této příležitosti je nejenom přehledem katalogových hesel a studií vystavených exponátů, ale statě přizvaných odborníků dokumentují čilý styk mezi královskou rezidencí a severem Francie, festivity a ceremoniály aristokracie až do doby Republiky.

V létě roku 2014 byla na Pražském hradě zahájena výstava *Zapřažená krása*, ke které byl také vydán katalog s krátkým úvodem do historie kočárů, nosítek a saní.³⁷ Autor výstavy Jaromír Sojka svou koncepcí výběru exponátů chtěl obsáhnout mnohost a různorodost dostupných a dochovaných hipomobilií, připravit pro návštěvníky pohled na vývoj a typy kočárů od 18. do 20. století, spolu s uměleckými obrazy a grafikami se souvisejícím námětem, včetně uměleckořemeslných artefaktů, dekorací,

³⁵ Ed. Paiva, José Pedro. *Religious Ceremonials and Images: Power and Social Meaning*, Coimbra, 2002, s. 47–60.

³⁶ Výstava v Arrasu v Musée des Beaux-arts, se konala 17. 3. 2012 – 10. 11. 2013. *Roulez carrosses !: le château de Versailles à Arras*: [exposition, Arras, Musée des beaux-arts, 17 mars 2012-10 novembre 2013, l'Établissement public du château, du musée et du domaine national de Versailles. Paris, 2012

³⁷ Sojka, Jaroslav, *Zapřažená krása: kočáry, saně a nosítka 18-20. století : [20. srpna - 19. října 2014, Jízdárna Pražského hradu]*. 1. vyd.: Praha: Správa Pražského hradu, 2014

hraček, livrejí, postrojů, týkajících se tématu přepravy dopravními prostředky taženými koňmi. Katalog byl připraven dříve, než byly definitivně uzavřeny zápůjčky, proto jsou v něm zpracována hesla exponátů, které se nakonec na výstavu zapůjčit nepodařilo. Úvodní esej i katalogová hesla jsou zpracována bez ambice na odborné zhodnocení předmětů, podávají základní informace, mnohdy zabarvené „romantickými“ a zobecňujícími představami autorů o používání a funkci vystavovaných předmětů či snad snahou o srozumitelnost textu širokému spektru návštěvníků, včetně zábavných odboček a často diskutabilních detailů ze „života“ exponátu.

Hlavní pomůckou při studiu ceremoniálních kočárů mimo naše území pro mne byly, kromě autopsie během studijních cest, katalogy stálých i krátkodobých evropských expozic, které uvádím v seznamu literatury.

1.6. Mezioborová literatura

Pro poznání a pochopení ceremoniálu v jeho šíři bylo nutné prostudovat i historiografickou literaturu, která se zabývá rituály a ceremoniemi od středověku do konce novověku. Prostudovaná odborná literatura zahrnuje studie o panovnických vjezdech a korunovacích na našem území, zde mi nejlépe posloužilo fundované dílo historiků Roberta Antonína a Tomáše Borovského, *Panovnické vjezdy na středověké Moravě*.³⁸ Autoři se věnují nejprve vymezení typu vjezdu, adventus regis, zkoumají tento fenomén z různých úhlů a doplňují své bádání systematickou prací s prameny.

Sledováním ceremonie českých barokních korunovací se zabýval Jiří Hrbek³⁹, jehož komplexní pohled na problematiku královské reprezentace při korunovacích mi pomohl pochopit všechny projevy, související rituály a historické okolnosti, které tyto ceremonie utvářejí a ovlivňují.

³⁸ Antonín, Robert - Borovský, Tomáš. *Panovnické vjezdy na středověké Moravě*, Brno 2009

³⁹ Hrbek, Jiří, *České barokní korunovace*, Praha 2010

Církevní hierarchii, působení moravských patriarchů a rozsáhlou zakladatelskou, sběratelskou a mecenášskou činnost církevních představitelů popisuje historiografická literatura o pražském i olomouckém arcibiskupství. Z hlavních příruček mohu jmenovat *Dějiny arcidiecése pražské od konce století 17. do počátku století 19.*, základní dílo Antonína Podlahy,⁴⁰ z novějších pak sborník statí editovaný Z. Hledíkovou a J. Polcem *Pražské arcibiskupství 1344-1994*.⁴¹ Fungování olomouckého arcibiskupství mi přiblížili studie současných moravských historiků, z nichž přednostně uvádím práce Radmily Pavlíčkové, *Sídla olomouckých biskupů*,⁴² a *Olomouc a Brno - dvě biskupské rezidence* ze sborníku prací Filozofické fakulty brněnské univerzity z roku 2002.⁴³ Ostatní použitou literaturu k provozu, historii a fungování církevních institucí uvádím v souborném přehledu literatury.

Stejně jako život církevních institucí a dvorské reprezentace jsem prostudovala řadu studií o české a moravské aristokracii i šlechtě, které vycházejí tiskem v posledních desetiletích hlavně díky zvýšenému zájmu historiků o každodennost nobility, ať už pouze v rámci českých zemí nebo v kontextu evropských dějinných událostí. Z velkého množství statí vybírám práci Petra Mati, *Svět české aristokracie* z roku 2004,⁴⁴ kde se autorovi podařilo shromáždit a zpracovat obdivuhodné množství pramenného materiálu a z původní představy publikovat v upravené a rozšířené verzi diplomovou práci se stala objemná publikace o čítající přes devět set stránek. Stejně tak je velmi aktivní historiografická škola kolem historika

⁴⁰ Podlaha, Antonín. *Dějiny arcidiecése pražské od konce století 17. do počátku století 19.* Díl 1, Doba arcibiskupa Jana Josefa hrab. Breunera [1694-1710]. Část 1. Praha: Dědictví sv. Prokopa, 1917

⁴¹ Hledíková, Zdeňka, ed. a Polc, Jaroslav. *Pražské arcibiskupství 1344-1994: sborník statí o jeho působení a významu v české zemi.* 1. vyd. Praha: Zvon, 1994

⁴² Pavlíčková, Radmila. *Sídla olomouckých biskupů. Mecenáš a stavebník Karel z Liechtensteinu-Castelkorna 1664-1695.* Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, Katedra historie Filozofické fakulty, 2001

⁴³ Pavlíčková, Radmila, *Olomouc a Brno - dvě biskupské rezidence.* (K vlivu funkcí šlechtického sídla na ikonografický program výzdoby interiérů). In: Sborník prací Filozofické fakulty brněnské univerzity, Brno, 2002

⁴⁴ Maťa, Petr. *Svět české aristokracie. (1500-1700).*: Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2004

Václava Bůžka, v jehož edici vyšla celá řada statí mapující život šlechty i oblíbených festivit v novověku. Jako základní a shrnující příklad mohu zmínit hlavně publikaci *Věk urozených: šlechta v českých zemích na prahu novověku*⁴⁵, ostatní statě opět uvádím v seznamu literatury.

Kromě studia odborné literatury o životě panovníků, jejich dvora, aristokracie, šlechty, ceremoniálních a rituálních obřadech, festivitech, historických studií církevních institucí, jsem se zaměřila i na studie o barokní emblematicke, ikonografii, pojednání o mytologických námětech v umění. Statě a publikace, které jsem pro svou práci nakonec využila, jsem se snažila uvádět v citacích, nebudu se jim zde zvláště věnovat.

Dále jsem samozřejmě procházela obrazovou i textovou dokumentaci, která se nalézá na webových stránkách muzeí a institucí nebo na jiných internetových platformách. Využívala jsem i digitalizované verze archivních publikací, tisků a pramenných podkladů, jejich cílové adresy a zdroje uvádím u bibliografického údaje.

⁴⁵ Bůžek, Václav et al. *Věk urozených: šlechta v českých zemích na prahu novověku*. Vyd. 1. Praha: Paseka, 2002

2 Slavnostní kočáry a jejich role v ceremoniálních vjezdech a průvodech

2. 1 Kočár – historie, typologie, funkce

Zabývat se historií vozu - dopravního prostředku na kolech⁴⁶, od počátků lidské civilizace, je rozhodně nad rámec této práce, obecný přehled a časový rámec od vynálezu kola k jeho využití pro lidskou přepravu patří k základnímu kulturnímu rozhledu. Přesto je nutné alespoň stručně nastínit chronologii, vývoj a rozšíření určitých typů vozů, které předcházely evropským ceremoniálním kočárům 16. -18. století, pokud chceme nalézt souvislosti s jejich významem během obřadů, festivit nebo reprezentačních aktů. Cílem této práce je sledovat specifický druh slavnostního vozu, jehož hlavním účelem sice byla primárně přeprava nobility, ale plnil také funkci zástupného symbolu moci a postavení, cti a hierarchie. Typ ceremoniálního a slavnostního kočáru, užívaný panovníky, představiteli nejvyšší aristokracie, dvorskými, zemskými i církevními hodnostáři k těm nejvýznamnějším příležitostem, se objevuje nejprve výjimečně od poloviny 15. století, zažívá neobvykle rychlý rozvoj a rozšíření v celé Evropě či v evropských provinciích, aby během dvou století dosáhl vrcholu a velmi rychle podlehl technickému pokroku v nastupujícím století vynálezů a průmyslové výroby.

Slovo *kočár* v odpovídajících jazykových mutacích je dnes rozšířeno skoro po celé Evropě - něm. *Kutsche*, franc. *coche*, angl. *coach*, ital. *cocchio*, špan. *coche*, holand. *koets*, pol. *kocz*, bulh., srbochorv. a slovin. *kočija*, rumun. *cócie*, tur. *koči*, albán. *kotší*. Slovo je maďarského původu (*kocsi*, čti kočí) a odvozuje se ze jména vesnice Kocs (čti Koč) u Rábu, přes kterou vedla na počátku 16. stol. doprava vozy zvanými *kocsi* z Pešti do Vídně.⁴⁷

⁴⁶ Vynález kola před 3500 let př.n.l., připisovaný Sumerům a Asyřanům, byl zcela nepochybně jedním z milníků lidstva. Sestrojením prvních dopravních prostředků se zabývá řada celá řada archeologických i historických studií, nástinem vývoje vozu začíná v podstatě každá publikace, která se dopravy nebo dopravních prostředků dotýká.

⁴⁷ Ertl, Václav, *Kotčí vůz, kočí* in Naše řeč, ročník IX, číslo 5, nákladem Šolce a Šimáčka, Praha, 1925, s. 129 -148. Zde Ertl obšírně dokazuje etymologii slova *kotčí*, vymezuje se proti názoru prof. Titze,

První doložené písemné záznamy o použití termínu *kocsi* k označení dopravního prostředku, určeného pouze pro přepravu osob, se v různé podobě objevují v zápisech maďarských regálií z let 1494 - 1495, a to nejprve jako adjektivum např. *currus kochy* či *currus kocsi*, *currifera kochy* nebo *currifera de Koch*. Adjektivní koncovku mají i tvary přepsané do latiny - *currus cocius*, *currus kotsiensis*, *vehiculum kotsiense*.⁴⁸

Záhy se termín dostává do širokého povědomí a rozšiřuje se po celé Evropě, v roce 1515 Johannes Cuspinian (1473 až 1529) mluví o „těch rychlých vozech, které se jmenují jazykem domácím (t. j. maďarským) *kocsi* (*kottsche*)“. V téže roce Richardus Bartolinus zmiňuje tento typ vozu často užívaný pro cesty po Panonii. Rakouský diplomat Zikmund Herberstein (1486—1566), který pobýval jako císařský vyslanec v Rusku, v Čechách a v Uhrách ve svých zápiscích zaznamenává, „že se cestou z Vídně do Pešti přesedá po čtvrté ve vsi Kocs (Cotzi), podle níž se i vozkové i vůz (*currus Pannonius*) nazývají bez rozdílu jménem *kocsi* (*cotzi*)“.⁴⁹

uveřejněného v Časopise Matice moravské 46, 1922, n. 170, který se snažil prokázat jeho český původ.

⁴⁸ Citace pramenů uvedena in Béla Tóth, *MAGYAR RITKASÁGOK*, Budapest 1899, kapitola A KOCZI str.25-35

Ibidem. Cit. str. 29 „Registrum omnium proventuum Regalium 1494—95:

1 —2. 1494. *Prima die Maji, ad Mandatum Regiae Majestatis missa sunt ad Wyssegrad poma Narantia dulcia et acerba per unum **kochy**, Domino Regi, empti flor. III. den. 24. Per eundem **kocsy** misse sunt lucerne et candelae partié Domino Regi ad Wyssegrad. 3. 1494. Eodem die (29 Octobris) pro **kocsy**, qui praefatum Nicolaum cum praefatis rebus duxit Waradinum, dati sunt fl. VI.4. 1494. XIX Novembris. Nicolao Litterato cum certis Subis et praefatis poma narantiis et aliis rebus ad Ream Mattem, ad Petrum Varadiny vei ubi repererit, pro expensis datisunt fl. V.*

1. 1494. *Prima die Februarii misit Dominus meus ad Zent Gerghwara Casparum Allemannum, pro portandis pecuniis Regiae Matti, cui pro expensis, et ad **currum kochy** dati sunt fl. XII. 2. 1495. Eodem die (I. Aug.) missi sunt per Ream Mattem IwanSlesak aulicus, et Praepositus Pragensis, nec non Mgr. Jacobus Bombardarius Regiae Maiestatis in tribus **Curribus Kochy**, in Nándor Albam et Sabach etc. 3. 1495. XXX-ma die Septembris, Jankoni Familiär i Domini Thesaurarii, ad Dicatorem Comitatus Zempliniensis per unum **Currum Kochy** pro pecuniis misso, pro expensis et vectori dati fl. VI.....“*

⁴⁹ Ibidem. Cit. str. 30 „...JOHANNES CUSPINIANUS *Diarium de congressu Maximiliani I. 1515:* „*Vehebantur multi hungarorum in curribus Uliis velocibus, quibus nomen est patria lingua **Kottschi**.*“ RICCARDUS BARTHOLINUS, *Odeporicon 1515:* „*Hamburgium partim vehiculis, quorum usus frequens in Pannónia est.*“

Můžeme tedy celkem oprávněně přijmout hypotézu, že na konci 15. století se v Uhrách rozšířil a běžně užíval typ vozu upravený pro přepravu osob, jehož pojmenování vycházející z názvu města Kocs se stalo etymologickým základem pro slovo *kočár* ve většině evropských jazyků. Zda tyto vozy byly převážně kryté (tedy s tzv. kotcem) nebo otevřené, se již asi upřesnit nepodaří. Obrazové i písemné prameny dokládají obě varianty.

V písemných zprávách a pramenech před rokem 1500 nalezneme i další pojmenování cestovních vozů, které bylo odvozeno od jejich konstrukce, například *char*, *char branlant*, *carretta*, *korbel* či *frauenkorbel*, *cocchio*, *currus kocsi*, *coach* a další.

V německy mluvících zemích se v 16. století běžně rozšířilo pojmenování podle použití kočáru k různému druhu festivit, k ceremoniím či diplomatickým cestám - *Staats-*, *Herren-*, *Pracht-*, *Gnaden-*, *Hochzeits-*, *Trauer-Kutsche*, nebo později také *Krönungswagen* či *Staatswagen*, *Leibwagen*, *Botschafter-*, *Gesandten-*, *Frauen-*, *Braut - wagen*, *Leichenwagen* a *Triumphwagen*.

2.1.1 Počátky kočáru evropského typu

Doprava a přepravování nákladů i lidí na vozech tažených zvířaty má své počátky v Mezopotámii, postupně pronikala s expanzí římského impéria do Evropy, ruku v ruce s budováním sítě zpevněných cest do obchodních i strategicky významných měst. Se zánikem Západořímské říše se římská silniční síť dále nerozšiřovala a postupně zanikla. Vůz nebo kočár jako dopravní prostředek osob na větší vzdálenosti, ztratil svou důležitost a význam, po dlouhá staletí se cestovalo hlavně koňmo nebo pěšky, a to i přes to, že od 6. století bylo známé zavěšení korby vozu na popruhy, které významně zlepšilo cestovatelský komfort.

Pokud vůz definujeme jako zařízení pro přepravu nákladu a osob, kde je korba pevně spojena s nápravou ⁵⁰, přičemž cestování na delší vzdálenost na nezpevněných cestách je díky otřesům korby velmi namáhavou

⁵⁰ http://cs.wikisource.org/wiki/Ottův_slovník_naučný/Vůz

záležitostí, pak kočár můžeme charakterizovat jako luxusní dopravní prostředek, který díky zavěšení kabiny na řetězy či kožené řemeny přinesl cestujícím pohodlnější způsob cestování. Podobu středověkých vozů rekonstruuje převážně z obrazových a písemných pramenů, které často trpí nepřesností a nejsou dostatečně podrobné k tomu, abychom průzkumem těchto pramenů dosáhli celistvého poznání rozmanitosti nejen typů vozů, ale i jejich případné umělecké výzdoby vztahující se k účelu nebo privilegované osobě.

2.1.3 Dámský a svatební vůz (něm. *kobelwagen*, *prunkwagen*, *brautwagen*)

Ve středověku převládalo cestování na koních, nicméně prameny zmiňují specifické události a příležitosti, při kterých bylo vypravení vozů upravených na způsob pozdějších kočárů již běžné. Domluvené dynastické sňatky mezi evropskými rody si vyžádaly nutnost cest jmenovaných aristokratických vyslanců nejprve za účelem smlouvení sňatku, posléze pak povinnost dopravit vybranou nevěstu do vzdálené destinace sídla jejího budoucího chotě. Tak už roku 548 přijelo do Paříže poselstvo vizigótského krále Leuvigilda po dceru merovejského krále Chilpericha, princeznu Rigunthu. Kronikář Řehoř z Toursu⁵¹ zanechal poměrně podrobné svědectví o početném služebnictvu, bohatém věnu, množství darů a ozbrojeném doprovodu, který král se svou dcerou za jejím budoucím chotěm vypravil. Zmiňuje i vozy, které měly být použity při slavnostním příjezdu do cílového města, které byly tak vzácné, že se během cesty vezly na kárách. Tato svatební cesta dopadla tragicky, již v Toulouse se většina doprovodu rozprchla, dary byly rozkradeny a nakonec byla samotná princezna přepadena vévodou Desidériem a uvězněna.

I když většinou prameny o způsobu cestování ženských příslušnic panovnických rodů ve středověku mlčí, můžeme předpokládat, že vznešené ženy, stejně jako jejich urození muži, cestovaly hlavně koňmo. Vozy k cestování se používaly spíše výjimečně, hlavně pro přepravu ženského

⁵¹ Řehoř z Toursu, *O boji králů a údělu spravedlivých*. Kronika Franků. Dějiny v deseti knihách. Ed. Jaromír Kincl, Argo, Praha 2006

doprovodu, dětí a mužů fyzicky oslabených, ať už stářím nebo nemocí. Takovou praxi dokládají dobová vyobrazení, jako příklad můžeme uvést ilustraci k textu o odjezdu svaté Ludmily na Tetín v *Liber depictus*, kde je světice i se služebnictvem usazena v hluboké korbě prostého vozu bez střechy a jakékoliv ozdoby.⁵²

V bordurách anglického Luttrellova žaltáře, datovaného obvykle mezi lety 1325 – 1335, se nachází kromě biblických výjevů řada žánrových ilustrací z každodenního života. Velmi věrně jsou zde zachyceny dopravní prostředky, lodě, vozíky a káry i způsoby cestování koňmo⁵³. Na foliu 181v je v borduře Žalmu 102 -103 zobrazen velmi detailně kočár s dámami královského původu, tzv. „dámský vůz,“ který doprovází kavalíři na koních. Kromě podrobně zachycených technických detailů vozu, kol i způsobu zapřažení čtyř tažných koní, věnoval iluminátor pozornost také dekoraci kočáru. Na válcovitě oblé lamelové konstrukci kryté korby je napnuta červená střecha z plátna či kůže se zlatým rostlinným dekorem spirálovitých úponků. V potahu střechy jsou odklápěcí závěsy, které plní funkci oken. Vnitřek vozu je vymalován modře s geometrickým puntíkovým vzorem, zatímco boky korby jsou pokryty zlatým vzorem s řadou stylizovaných dvouhlavých orlic v arkádových rámcích. Přední i zadní kryt korby je po stranách opatřen výraznou, pravděpodobně vyřezávanou, dvojicí ptáků s opičí hlavou. Krajiní lamely střechy jsou navíc zdobeny několika plastickými řezanými hlavičkami, evokujícími hlavy na architektonických hlavicích či konzolích.

Další vyobrazení vozu se zavěšenou korbou můžeme vidět na celostránkové miniatuře z kroniky Rudolfa z Emsu.⁵⁴ Tato verze rukopisu *Weltchronik* je datována k roku 1350. Na vyobrazení na foliu 54 r vidíme

⁵² Kniha zvaná *Liber depictus* pocházející z krumlovského kláštera minoritů a klarisek je obvykle datována před polovinou 14. století. Originál uložen ve vídeňské Österreichische Nat. Bibl. Cod. 370. Faksimile *Der Krumauer Bildercodex* vydal G. SCHMIDT a F. UNTERKIRCHER v Grazu v roce 1967.

⁵³ Luttrell Psalter; uloženo v British Library, Londýn, Add. MS 42130. Digitalizované folio 181v viz <http://www.bl.uk/turning-the-pages/?id=a0f935d0-a678-11db-83e4-0050c2490048&type=book> Vyhledáno 10.2.2015

⁵⁴ Rudolf von Ems, *Weltchronik*; uloženo v Zentralbibliothek v Curychu, Signatura: Ms. Rh. 15, f. 53v-54r.

starozákonní scénu příchodu Jákoba se svými syny a ženami do Egypta za Josefem. V centru výjevu je velmi názorně zachycen vůz, ve kterém sedí ve dvou řadách několik žen. Korba z pleteného proutí je zastřešena kostrou z ohýbaných lamel, potažených plachtou, která se otevírá či zavírá pomocí úchytnů vně střechy. Celá korba je pak zavěšena vepředu i vzadu na řemenech na vzpěrách od nápravy vozu. Na rozdíl od předcházejícího příkladu je vůz bez ozdob a dekoru. (Obr. 1)

Stejná scéna příchodu Jakoba do Egypta je zachycena také v latinsky psaném rukopisu českého původu Velislavovy bible ⁵⁵, pocházející nejspíše z pražské dílny, obvykle datované kolem roku 1340. Iluminace ve Velislavově biblí zobrazuje otevřený prostý vůz, bočnice korby jsou vyřezávané s vlnovkovitou horní bordurou.

Ve většině novodobé odborné literatury se výraz *kobelwagen* či *prunkwagen* používá pro zcela specifický typ středověkého vozu s pevnou krytou korbou na obdélném půdorysu, která byla nejprve usazena přímo na nápravách kol. (Obr. 2) Pokud byla korba zavěšena na řetězech či řemenech, nalézáme v pramenech označení *char branlant*, *whirlicote*, *hängend Wagen*. Korbu i její boční díly tvoří průběžná konstrukce z rovnoběžných oblých prutů, obručí či lamel z ohýbaného dřeva, které tvoří kostru pro textilní či kožený potah střechy, kterým se dámy a interiér chránily při nepříznivém počasí. V některých případech je konstrukce silně konvexně vypouklé střechy tzv. *toit bombée* nasazena na spodní nízkou pevnou korbu. Zpočátku se do vozu nastupovalo patrně zezadu, v 15. století již převládají příklady s bočními otvory ve střední části korby, kde je vyhrazeno místo pro nastupování, prozatím bez dveří.

Textilní nebo kožený potah střechy byl přivazován nebo zachycován poutky na výstupky krajních lamel konstrukce střechy, které bývaly plasticky zdobené, většinou motivem slunce, rozety, mascarónů nebo zoomorfních hlav, jak ostatně zachycuje už ilustrace Lutrellova žaltáře. Tento způsob zachycení potahu střechy býval používán i na krytech lodí, mobilních přístřešcích nebo stanech. Můžeme předpokládat, že provedení potahu bylo

⁵⁵ Velislavova bible (Biblia picta Velislai), XXIII.C.124; Národní knihovna České republiky; Praha

opět závislé na movitosti a významu majitele nebo cestující osoby, tedy z drahých látek či usní, zdoben výšivkou nebo potiskem. V interiéru vozu většinou nebyvalo pevné vybavení, sedadla a lavice byly do vozů vkládány volně, nebyly tedy konstruovány společně s podlázkou nebo bočnicemi korby. Pro pohodlí dam se interiér vykládal poduškami, kožešinami a různými druhy závěsů. Umělecká výzdoba interiéru byla omezená na výmalbu nebo reliéfní řezby na dřevěných obručích.

Nejstarší příklady dámských svatebních vozů z 15. a 16. století jsou dochovány ve světových sbírkách jen výjimečně, v několika exemplářích, a to v muzeu ve Štýrském Hradci, polském Lanshutu a hradu Veste u Coburgu.⁵⁶ (Obr. 4) Do druhé světové války byly také dva italské svatební vozy v paláci Serego-Alighieri ve Veroně, a tak jediné svědectví o podobě dvou svatebních vozů datovaných do roku 1549 a 1572, resp. jejich kabin, poskytují v odborné literatuře opakovaně reprodukované litografie F. Casanovy podle kreseb G. Franca z roku 1862.⁵⁷ (Obr. 5)

Bohatě zdobený typ kočáru *kobelwagen* či *brautwagen* s vyřezávanými přednicemi, korbou tvarovanou z ohýbaných dřevěných obručí ještě pevně spojenou s nápravou podvozku, se nalézá v paláci muzea Joanneum ve Štýrském Hradci. (Obr. 3) Vůz byl vyroben u příležitosti sňatku Fridricha III. s Eleanorou Portugalskou. Svatba se konala v Římě v březnu roku 1452, ale svatební vůz ze Štýrského Hradce se nakonec slavnostních ceremonií nezúčastnil pravděpodobně kvůli nepokojům a nebezpečím na cestě do Itálie. Z vnitřní strany jsou lamely obručí zdobené akantovým a damaškovým vzorem na zlatém podkladě s erby Portugalska a Rakouska, a erby zemí pod nadvládou Frederika III. - Štýrska, Tyrol, Korutan, Vindické marky, Alsaska, Pordenone, Kraňska, Habsburgu. Bohatě vyřezávané čelní panely jsou členěny na tři profilované gotizující lomené oblouky s fiálami. V čele vozu ve středním poli dva andělé pod císařskou korunou drží štít se znakem Svaté

⁵⁶ Dochovány jsou především samotné korby, neboť podvozky se buď nedochovaly vůbec, nebo byly výrazně renovovány většinou už v 19. století.

⁵⁷ Palác je v soukromém vlastnictví, není přístupný veřejnosti. Gozzadini Giovanni, *Dell'origine e dell'uso dei cocchi e di due Veronesi in particolare*, Atti e mem. della Regia Deputazione di storia patria per le prov. di Romagna 2, 1863

říše římské, v bočních polích pak diví muži stojí za štíty s erby království Portugalska a Arcivévodství Rakouského. Zadní čelo je ve středním poli osazeno vyřezávaným orlem, který drží pásku s rakouskou abreviaturou A.E.I.O.U.⁵⁸

Další exempláře dámských, převážně svatebních, vozů se nacházejí v expozici hradu Veste Coburg v Bavorsku a dokumentují pozvolnou změnu kočárové konstrukce. První *prunkwagen*, zlatý svatební kočár byl postaven v roce 1586 pro Annu dceru kurfiřta Augusta Saského a knížete Jana Kazimíra Sasko-Coburgského. Jeho poměrně úzká korba už na rozdíl od typů známých z miniatur ze 14. a 15. století není konstruována pomocí oblých lamel, které tvoří kopuli a překlenou interiér vozu z jednoho boku na druhý, ale spodní korba je oddělená a samonosná. Tento typ konstrukce umožňuje vyřešit boční nastupování a jeho uzavírání dvířky nebo závěsy. Vyklenutou střechu vynášejí rohové jednoduché sloupky s dórskými hlavicemi. Plocha střechy je prořezávaná v hutném ornamentu prolamovaných pásů, z vnitřní strany polychromovaná, zlacená, motiv pásu je zvýrazněný tmavou linkou. Korba není uzavřená, do interiéru se napínaly závěsy, které bylo možné v případě potřeby spustit a zakrýt vnitřek vozu. Celá konstrukce korby je nad rozvoru zavěšena na mohutných řemenech, které jsou nataženy na kolmé podpěry nad přední i zadní nápravou kol. Podpěry, profilované sloupky s vyřezávaným vzorem a kvádrovou hlavicí, jsou podepřeny kovanými železnými pruty, které zajišťují jejich stabilitu. Na nich sedí na obou stranách dva heraldičtí korunovaní lvi se zdviženými tlapami a vyplazenými jazyky, mezi nimi je umístěn velký štít v rolverkovém rámu se složeným sasko-coburgským erbem. Na bočních stranách korby

⁵⁸ Výklad abreviatury není jednoznačný, existuje řada možných variant:

Latinsky:

1. *AUSTRIA ERIT IN ORBE ULTIMA* - Rakousko bude na světě poslední
2. *AQUILA ELECTA IUSTE OMNIA VINCIT* (V = U) - Vyvolený (vznešený) orel právem vše přemáhá
3. *AMOR ELECTIS INIUSTIS ORDINAT ULTOR* - Láska vyvolencům, nešlechtníkům panuje mstitel
4. *AUSTRIAE EST IMPERARE ORBI UNIVERSO* - Rakousku náleží panovati celému světu

Německy:

1. *AUF ERDEN IST OESTERREICH UNSTERBLICH* - Na zemi je Rakousko nesmrtelné
2. *ALLER EHREN IST OESTERREICH VOLL* - Všech ctností je Rakousko plné
3. *ALLES ERDREICH IST OESTERREICH UNTERTHAN* - Celý pozemský svět je poddán Rakousku

jsou další dvě rolverkové kartuše s erby s heraldickými orlicemi a lvy. Výzdoba vozu je tedy vztažena ke knížecímu páru, exkluzivní a ceremoniální ráz potrhují zlatá polychromie celé korby i vyřezávaných soch heraldických s erbovními kartušemi.

Další kočár byl snad zhotoven přímo v 1599 v Brunšviku (Braunschweig, Brunswick) na druhou svatbu Jana Kazimíra s Markétou Brunšvicko-Lüneburskou. Jeho konstrukce se podobá kočáru kněžny Anny, korba je větší, ale provedením řezbářské práce působí lehčeji a elegantněji než v předchozím západě. Přední i zadní čelo korby je zdobeno prořezávanými kartušemi s erby obou manželů. Heraldické lvi stojící na předních podpěrách drží také štíty s erby, jsou však ve srovnání se lvy na Anině kočáře výrazně menší. Na římsách střešních se objevuje nový motiv lambrekýnu. I zde se veškerý umělecký dekor soustředí na oslavu obou urozených manželů, používá k tomu jasnou mluvu heraldických znaků a erbů.

Oblý tvar střešních lamel a krytů svatebních vozů se udržel do počátku 16. století, poté je postupně vytlačován novějšími konstrukcemi s rohovými podpěrami, které vynášejí kupolovitou nebo baldachýnovou střechu nad korbu vozu s dvířky a jsou přechodným typem k uzavřeným karosám. Hned za výše uvedené příklady z hradu Coburg můžeme zařadit český exponát zlatého audienčního vozu Jana Antonína z Eggenbergu, dnes v Českém Krumlově. I když audienční vůz nebyl určen na přepravu osob, svým typem a konstrukcí může být považován za příklad a chybějící spojovací článek mezi *prukwagen* a karosou. Jiné příklady dochovaných kabin, kde se již jasně objevuje boční vstup, který lze opatřit dveřmi, zvětšená plocha bočních i čelních panelů, kde je možné rozvinout naplno dekorativní výzdobu, ve světě nemáme. Další příklady kočárů z počátku 17. století už patří svou konstrukcí mezi karosy.

2.1.4 Karosa, (lat. carruca, carrocium, ital. carrozza fr. caroché, carrosse)

Nejstarší dochované příklady kočárů zavěšených na řemenech, s více či méně uzavřenou lichoběžníkovou korbou, která se od obdélného základu

rozšiřuje směrem nahoru a je zastřešena poměrně plochou konvexně vydutou střechou, můžeme obdivovat v moskevském Kremlu, kde je uchován dar anglického krále Jakuba I. Stuarta ruskému caru Borisi Gogunovi z roku 1603. Stejně jako další příklad, tentokrát španělské práce pro krále Filipa III. Španělského ⁵⁹ v lisabonském Museo dos coches (obr. 8), je ruský kočár navíc vybaven bohatým vnitřním polstrováním z červeného vzorovaného sametu, se vsazenými sedadly a přisazeným korpusem na zavírání vchodu s textilním závěsem. Kočár Filipa III. je již opatřen závěsnými okny se skleněnými tabulemi. ⁶⁰ Dekorativní výzdoba vnějšku obou kočárů je poměrně skromná a nenese žádné odkazy na odznaky královské nebo carské moci, nelze je tedy považovat za příklady reprezentativních nebo ceremoniálních kočárů, jejich funkce je spíše utilitární, jsou určeny hlavně k cestování krále v souvislosti s vykonáváním panovnických povinností a dohledů nad správou země. Ani jeden z těchto dvou příkladů ještě nemá sedadlo pro kočího – kozlík. Spřežení koňů řídili hejduci, kteří buď seděli v sedlech koní ve spřežení, nebo vedli spřežení po stranách na samostatně osedlaných koních.

V polovině 17. století se objevily dvě převratné technické novinky, které byly patrně tím hlavním předpokladem, aby se z cestovního kočáru používaného vlastně jen pro delší cesty vladařů, nobility, jejich rodin, a to převážně žen, stal předmět reprezentace a atribut ceremoniálních aktů. ⁶¹ Prvním předpokladem pro zlepšení komfortu cestování byla otáčecí přední náprava a její napojení na hlavní rozvoru podvozku, jenž bylo umožněno díky novému prvku ve tvaru labutích krků tzv. *col de cygne*, což vedlo ke zmenšení předních kol a zvětšení zadních. Možnost přímého ovládání vozu

⁵⁹ Filip III. Španělský, v Portugalsku Filip II. – vládl v letech 1598–1621

⁶⁰ Kovová kostra na skleněné čtvercové tabule je vložena do usňové (kožené) stěny, která se pomocí řemínků připínala na průvlaky pod střechou. Kočár Filipa III. má zabudovanou cestovní toaletu, otvor v sedadle, který byl překryt vysokým polstrovaným sedákem.

⁶¹ K tomu např. *Voitures, chevaux et attelages : du XVIe au XIXe siècle*, Association pour l'Académie d'Art Équestre de Versailles : Etablissement Public du Musée et du Domaine National de Versailles, Paris, 2000

Jobé, Joseph. *Au temps des cochers*. Histoire illustrée du voyage en voiture attelée, Lausanne, 1976
Tarr, Laszlo. *Karren, Kutsche, Karosse. Eine Geschichte des Wagens*, Budapest, 1970

v zatačkách ještě zlepšilo osazení kozlíku nad přední nápravu nad přední zmenšená kola, která umožňovala lepší ovladatelnost kočáru. Ovladatelný rejď zvýšil bezpečnost pasažérů. Převrácení těžkých kočárů při zatačení na nezpevněných cestách nebylo výjimečnou událostí. Druhým „vynálezem“ bylo použití odpružení kabiny na ocelových pružinách připojených ke spodnímu okraji kabiny, na které byly navlečeny závěsné řemeny vedoucí k vysokým vzpěrám – rozsochám. (Obr. 7) To poskytlo kočáru výrazně lepší stabilitu kabiny a eliminovalo přílišné kolíbání při pouhém zavěšení na řemeny.

Za inventora moderního typu karosy, *carrosse moderne*, se považuje Jean Le Pautre⁶², jehož grafické návrhy ornamentiky panelů, řezeb i všech doplňků kočárů pro francouzský dvůr vydané v souboru *Nouveaux dessins pour orner et embelir les carrosses et chaises roulantes, inventés et gravés par J. Le Pautre* vydavatelstvím Mariette mezi lety 1660 – 1670, se rychle rozšířily po celé Evropě. Inovativní design spočíval hlavně ve vnější úpravě kabiny a ozdobných částí podvozku kočárů. Zcela uzavřená kabina se spouštěcími okny a s vysokými prosklenými dveřmi se vyznačovala elegantním zeštíhleným tvarem rozšiřujícím se směrem vzhůru. Plocha pro design, ornament a dekorativní řezby se tím zvětšila a proměnila v postament bohatého tvarosloví stylu francouzského dvora Ludvíka XIV.⁶³ Pautrův nezaměnitelný rukopis zahrnoval ohromnou škálu motivů od rostlinných dekorů přes arabeskové ornamenty a propracované kartuše, s využitím antických prvků a mytologických figur s atributy a emblematickými zkratkami.

⁶² Jean Le Pautre, francouzský rytec, návrhář, ornamentista (28. 6.1618 - 2.2.1682). Původně se vyučil tesařem, řezbářem a stavitelem. Kromě smyslu pro technické a konstrukční detaily si ze svého školení odnesl precizní práci s tužkou, kterou pak dokázal zúročit v grafických listech svých početných návrhů. Jeho dochované grafické listy čítají přes 1500 návrhů na dekorace dvorských slavností, zahradních inscenací, kulís, i architektonických prvků - stropů, různých vlysů, suprafenester, vchodů a dveří i nástěnných dekorací. Navrhoval tělesa kamen, příborníky, skříně, konzolové stoly, zrcadla a další kusy nábytku. Pracoval pro královskou manufakturu Les Gobelins. Členem královské Akademie v Paříži se stal roku 1677.

⁶³ O podílu Jeana Le Pautre podrobně Wackernagel, Rudolf. *Der Französische Krönungswagen*. Str. 30 - 44

Oproti fragmentárně dochovanému konvolutu starších kočárů jsou už karosy, které se staly nezbytnou součástí, dvorské kultury, společenského žebříčku, politických aktů, zejména vjezdů panovnických, korunovačních nebo intronizačních, zastoupeny ve sbírkách světových institucí hojněji. Příklady karos z poslední třetiny 17. století i francouzských královských kočárů typu *carrosse moderne* najdeme opět v lisabonském muzeu, v Moskvě i Petrohradu, s mladšími vozy se můžeme setkat v muzeích ve Vídni, Římě, Francii, Madridu, Polsku. Popisovat zde všechny dochované slavnostní kočáry 17. a 18. století ve světových sbírkách a jejich výzdobný aparát není cílem práce. Komparaci „českých a moravských“⁶⁴ kočárů s jednotlivými evropskými exponáty se budu věnovat v samostatných v kapitolách.

2.1.5 Berlina, berline

V úvodním přehledu je třeba se zmínit ještě o dalším typu kočáru, který se vyvíjel paralelně s karosami. Obecně se i v odborné literatuře uvádí, že nový vůz byl poprvé navržený piemontským architektem Filippo Di Chiese pro Fridricha Viléma Braniborského na cesty z Postupimi do hlavního města Braniborska Berlína okolo roku 1660, což bude spíše lehká dezinterpretace písemného záznamu o cestách Fridricha Braniborského. Podle místa prvního výskytu se vžil pro tento typ kočáru název *berlina*, *berline* a to ve všech světových jazycích. Chiesiho podíl na „vynálezu“ berlíny zjevně nebude tak zásadní. Zcela jistě Fridrichovi navrhl kabinu vozu i technická vylepšení, ale inovaci, která spočívala v odlehčení hlavní rozvory podvozku rozdělením na dvě rovnoběžné části, Chiesi musel znát z autopsie ze starších vozů. Zmenšení a úprava tvaru kabiny vedla k většímu komfortu a pohodlí v interiéru. Také se opět zmenšilo riziko převržení kočáru, protože rozdělená rozvora poskytuje kabině větší plochu na rozložení váhy a její těžiště není centrováno do středu, ale rozloženo po stranách kabiny kočáru. (Obr. 9)

Berlina je díky dvojité rozvoře a menší kabině výrazně než karosa. Čtyřspřeží či dokonce dvouspřeží koní s menší zátěží dosahuje větší rychlosti, při cestování na větší vzdálenosti se zase snižují nároky na počet

⁶⁴ Ani jediný kočár ve sbírkách českých a moravských institucí nepochází z dílen naší provenience.

koní, jejichž výměnu je nutné během cesty zajistit a zaplatit. Nesporné výhody, ekonomické i provozní, vedly k tomu, že se z berlíny stal v 18. století hlavní cestovní prostředek nobility, zatímco těžké, majestátní karosy byly nadále vyhrazeny k ceremoniálním účelům. Berlína se dočkala rychlé obliby, její různé obměny se podle tvaru kabiny a počtu míst vyráběly pod názvem *sedan chair*, pro krátkodobé projížďky začala dvorská společnost záhy využívat zkrácenou dvoumístnou verzi berlíny zvanou *coupé* nebo *berlingot*. V portugalském a španělském prostředí se pro církevní slavnosti a procese vyvinul zcela speciální typ ceremoniálního vozu pro *demonstratio* ostatků nebo devočních a milostných soch, procesní *berlindas*.

2.2 Ceremoniální vjezdy a mobilita nobility

Kapitola o ceremoniálních vjezdech a cestování dvorské společnosti je v této práci zařazena k osvětlení praxe a dobového chápání aktů, při kterých byly slavnostní kočáry používány. Nelze sledovat proměny ikonografie, stylu a použití maleb, stejně jako řezbářských, pasířských a dalších uměleckořemeslných prvků na kabinách i v interiérech slavnostních kočárů, aniž bychom pochopili, jakou roli kočáry sehrávaly ve složitých rituálech společenské interakce mezi všemi sociálními skupinami dobového obyvatelstva a jejich nadřazenými pány, ať už z moci světské nebo církevní.

Moment setkání s privilegovanou osobou musel být pro publikum vizuálním ztělesněním rituálu, „totálního sociálního aktu“, kterým docházelo k vyjádření hierarchických hodnot dané společnosti.⁶⁵

⁶⁵ Antonín, Robert - Borovský, Tomáš. *Panovnické vjezdy na středověké Moravě*. Opava: Matice moravská, 2009

Autoři v závěru své práce panovnické vjezdy shrnují takto: Cit str. 269, „.... Vymezením místa panovníka ve společnosti však význam výzkumu panovnických vjezdů nekončí. Majestát musí být okázalý. Tato okázalost je dána, vedle vlastního charismatu panovníka, jemuž dopomáhá patřičné odění, rovněž velikostí a náležitým vybavením jeho doprovodu. Zeměpána na cestách doprovázejí vedle suity osobních služebníků představitelé nobility, z jejichž příslušníků se v průběhu českých a moravských dějin stávají zástupci zemské reprezentace. Adventus regis nám tak přináší další podněty při výzkumu společenské skupiny, v jejichž řadách již Kosmas nachází muže, o kterých hovoří jako o

2.2.1 *Adventus regis* – vjezd panovníka

Vstup vládce do města byl už od starověkého Říma spojen s demonstrativním rituálem potvrzení vlády a faktické držení moci nad městem i ovládaným územím. Osobní přítomnost panovníka nebo jeho zástupce byla nástrojem k udržení nadvlády římského impéria nad jednotlivými městy, dobytými zemskými i politickými útvary a enklávami.

Vjezd panovníka do města, *adventus regis*, *entrée solennelles*, je také paralelou k biblickému vjezdu Krista do Jeruzaléma. Scéna Kristova vjezdu byla v písemných pramenech záhy převedena do pevného ikonografického schématu v doprovodných iluminacích manuskriptů, jako příklad uvádím iluminaci ⁶⁶ z kalendária Bernarda Guidonise *De festivitibus ecclesiasticis (praecipue vitae sanctorum)*⁶⁷. Na foliu 150r. vidíme Krista na oslu, kterého vítají obyvatelé města na městských branách zelenou ratolestí a pod kopyta osla kladou svá roucha. Nejstarším zobrazením scény *Adventus Christi* v českém prostředí je celostránková iluminace z Vyšehradského kodexu, Kristus jedoucí na oslu je vítán lidem a prostřenými rouchy, motiv města či městských bran zde ještě chybí.

Ve středověku byla tato scéna každoročně opakována na Květnou neděli o velikonocích, kdy si obyvatelé měst shodně s popisem v knihách evangelistů připomínali fyzický vjezd Božího syna do bran svatého města konáním procesí s posvěcenými ratolestmi a zpěvy do svého chrámu. *Adventus Christi* tak představuje archetyp příchodu vládce a převzetí moci, v tomto případě nadřazenost Boží moci nad pozemským životem. Zpřítomňování událostí z dějin spásy, v rámci liturgického roku, stejně jako slavení svátostí a svátostin je jednou ze základních forem křesťanské bohoslužby. V klášterním prostředí se od 9. století začaly objevovat popisy

sloupech naší země. Bez jejich doprovodu by byla celá podívaná poloviční. Poloviční by tak byla i zeměpánova moc, jakkoliv náležitě podepřená výběrem dopravních prostředků a jejich výzdobou – koňmi patřičné barvy nebo majestátními vozy, na nichž panovníci vjíždějí do městských bran. ...“

⁶⁶http://www.manuscriptorium.com/apps/main/index.php?request=show_tei_digidoc&docId=set20081124_128_42&client=direct&dd_listpage_pag=150r (vyhledáno 10.1.2015)

⁶⁷ Guidonis Bernardus, *De festivitibus ecclesiasticis (praecipue vitae sanctorum)*, Knihovna Národního muzea v Praze, sign. XV A 12. Datován do prvních dvou desetiletí 15. století.

obřadů pro slavení svátostí, pro pohřby a různé průvody, jejichž procesní a rituální podoba se tak ustálila a stala se tradicí. Sbírký popisů obřadů s pastoračními pokyny určené pro světící biskupy byly označovány na příklad jako *Ordines*, *Rituale*, *Manuale*, *Agenda*, *Obsequiale*, *Ordinariium*, *Sacerdotale*, *Sacramentale*, *Parochiale*, později se staly základem pro římský pontifikál.⁶⁸ Římský rituál, upravovaný dále podle zásad stanovených tridentským koncilem, je východiskem pro všechny křesťanské obřady, během kterých se slouží mše. Světští králové pomazáním při korunovaci a napodobováním adventu Kristova potvrzují nadpozemskou legitimitu svěřené moci a posvátný charakter vlastního panování. Proto se charakter, podoba rituálu a ceremoniálních zvyklostí panovnických vjezdů víceméně podobala ve všech křesťanských zemích, přestože se podle politických okolností měnily představy o ideální podobě vjezdu i důraz na jednotlivé části ceremoniálu.

K základnímu dělení události adventu regis patří přípravy na příjezd panovníka a jeho doprovodu, setkání s vítacím poselstvem v dané vzdálenosti od města, přivedení panovníka před brány města, kde jej slavnostně uvítalo poselstvo a reprezentace města, pak následoval průvod městem na náměstí k hlavnímu chrámu, kde se konala bohoslužba. Po ní byl teprve panovník uveden do připravených hostitelských nebo vlastních paláců.

Středověký úzus příjezdu panovníka zachovával po staletí neměnný rámeček. Přípravy na příjezd dvora a začínaly mnoho týdnů předem. Kromě ubytování a zajištění stravování vlastního panovnického dvora se muselo město připravit i na příjezd doprovázejících úředníků, služebníků, vojenského doprovodu, což činilo mnohdy stovky až tisíce příchodících osob, jejich vozů a koní. Hustá sídelní a informační síť na našem území umožňovala poměrně přesné odhadování a sledování postupu očekávaného průvodu. Slavnostní uvítací poselstvo bylo vysíláno do vzdálenosti několika mil, museli jej proto

⁶⁸ Dnešní název *Pontificale Romanum* se objevuje poprvé v roce 1582 a jako závaznou liturgickou knihu ho po důkladné revizi vydal Klement VIII. Komplikované vztahy mezi světskou a církevní mocí se při příjezdech římského císaře do Říma projevovaly velmi výrazně, proto byly veškeré kroky světské i církevní agendy, od počátečních příprav, přes setkání se zástupci města i papeže až po samotný vjezd do bran a průvod městem, ostře sledovány a podrobovány zkoumání, zda se shodují s rituály kodifikovanými v pontifikálních knihách.

absolvovat fyzicky zdatní zástupci měšťanů. Po počátečních uvítacích projevech setrvalo poselstvo přes noc v táboře panovníka a teprve druhý den se celý průvod vydal na cestu před brány města. Jakmile byly hradby města na dohled, začal se průvod formovat do ceremoniálního uspořádání, stejně jako průvod vypravený od městských bran panovníkovi v ústřety. V delegaci byli samozřejmě radní v čele s purkmistrem, zástupci cechů s korouhvemi s odznaky svých řemesel a duchovní z městských církevních institucí se vzácnými relikviemi, korouhvemi a procesními krucifixy. Z přibližujícího se panovnického průvodu se vydělila skupina panovníka jedoucího na koni, která se před branami setkala s nejvýznamnějšími představiteli města. Panovník po slavnostních projevech symbolicky přijal klíče od bran města a celé procesí pomalu začalo procházet městskými branami k chrámu.⁶⁹

Ze stručného úvodu podoby středověkých panovnických vjezdů vyplývá, že pro nobilitu byl hlavním cestovním prostředkem kůň, a to i v případě korunovaných žen. Pokud byl pro fraucimor při cestách využíván vůz, rozhodně se neuplatňoval jako ceremoniální prostředek při vjezdech do města ve slavnostním procesí. I v případě nemoci či zranění panovníka muže byly místo vozů přednostně používána nosítka, ať už nesena služebníky nebo připoutána na boky koňů či mul. Honosnější, a pravděpodobně také pohodlnější nosítka navazovala na praxi byzantské říše, kde používání nosítek pro vládnoucí kastu bylo běžné nejen při cestování ale i během slavnostních příležitostí. Až do 15. století byl kůň hlavním vnějším znakem urozenosti a movitosti svého majitele, jehož reprezentaci podtrhovalo ušlechtilé plemeno a výborný stav koně, zdobené postroje, čabraky, chocholy a stuhy, případně brnění během válečného tažení. Rovněž svůj statut prvního z rytířů nemohl panovník pominout.

V raném novověku se však proměnily některé složky slavnostního vjezdu v souvislosti s novým pojetím důrazu na reprezentaci, kterou bylo

⁶⁹ Antonín, Robert - Borovský, Tomáš 2009. Autoři se poměrně důkladně věnují rozboru dostupných pramenů a příkladům panovnických vjezdů na našem území i v sousedních evropských zemích. Studují i související problematiku panovnické mobility ve středověku, rychlost cestování, bezpečnost na cestách, zdravotní omezení, zásobovací potíže a další aspekty přesunů panovnických dvorů.

třeba vystavit na odív pomocí luxusních a nákladných předmětů. Samozřejmě zapojení kočárů do barokní dramaturgie panovnického vjezdu bylo otázkou poměrně krátkého časového období od druhé poloviny 16. století. V roce 1612 se český král Matyáš k císařské korunovaci do Frankfurtu nad Mohanem vydal v doprovodu se stovkou kočárů s šestispřežím, i když do města vjel podle regulí Zlaté buly a předchozí tradice *adventu regis* koňmo.⁷⁰ V roce 1636 Ferdinand III. ale tuto tradici již mění a i jako kandidát na císařskou korunu vjíždí do Frankfurtu ve velkolepém kočáře taženém šesticí koňů. Ostatní kurfiřti, nezbytní při volbě římského císaře, jeho příkladu následovali a nového způsobu se nehodlali vzdát ani později, kdy chtěl Karel Habsburský opět vzkřísit vjezd do korunovačního města na koňském hřbetě.⁷¹

2.2.2 Triumfální vjezdy a triumfální vozy

Zvláštní sortou vjezdů panovníka do města byl triumfální návrat z válečných výprav, nebo triumfální vjezd do bran dobytého města, který akcentoval hlavně vojenskou sílu panovníka a oslavoval jeho vítězství. K tomuto aktu se připojila celá řada zástupných symbolů, alegorických personifikací a odkazů na mytologické postavy a jejich příběhy. Prvky triumfální emblematicky se tak přirozeně přenesly do výzdobného aparátu slavnostních kočárů.

Pod vlivem díla Francesca Petrarky *Trionfi* / *Canzoniere*, které v 15. století dosáhlo velké popularity, se šíří Evropou celá řada grafických a malířských děl inspirovaných Petrarkovými sonety. V *Trionfi* jsou alegorické postavy spojovány s příslušnými osobami z historie, mytologie a Bible a šesticí triumfů od počátečního triumfu Lásky, přes triumf Čistoty, Slávy, Smrti až do konečného vítězství Věčnosti v průběhu Času.

„Ať věří velkým bludům zvyklé davy,

⁷⁰ Kubeš, Jiří. *Trnitá cesta Leopolda I. za říšskou korunou (1657—1658), Volby a korunovace ve Svaté říši římské v raném novověku*, Veduta, České Budějovice, 2009. Str. 34

⁷¹ V roce 1711 se volba konala až v zimě, kurfiřti a velvyslanci se odvolávali na počasí a možné zdravotní následky.

*že jméno září dál po dlouhý věk!
A co je vlastně to, co se tak slaví?
Hrabivý Čas vše serve nazpátek.
Říká se věhlas – je to druhý hrob,
a na oba dva není žádný lék.
Tak zmáhá Čas jména i svět všech dob.⁷²*

Paradoxně, navzdory básnickovým veršům o pomíjivosti světských oslav a pozemského věhlasu, se rozšířila obliba monumentálních triumfálních vozů s touto tematikou díky dvorským barokním festivitám k různým příležitostnostem, například jako součást korunovačních, nástupnických nebo holdovacích oslav. Hojně se vyráběli triumfální vozy na různá mytologická témata jako dekorace k barokním operám a divadelním představením, doprovodná vozidla v alegorických průvodech. Tyto bohatě dekorované, kostýmované a mnohokomparsové hry sloužily zpravidla k heroizaci osobnosti vládce, nebo pána dvora, srovnávaného s velikostí římských imperátorů. Triumfální průvody byly předváděny v rámci dramatizace mytologických námětů nebo znovuoobjevených dramat antických autorů. Vysoce vizuálně efektní divadlo s „živými obrazy“ ve dvorském prostředí často předváděli příslušníci nobility, kteří tak skrze role postavy často demonstrovali své faktické nebo simulované schopnosti.

Výtvarné návrhy triumfálních vozů svěrovali inventoři barokních spektakulárních oslav do rukou významných umělců, kteří ale mnohdy navazovali na předlohy převzaté z renesančního malířství. Z bohatého množství dochovaných reálií lze zmínit například vozy z cyklu dvanácti alegorií kalendářních měsíců v Pallazzo Schifanoia v italské Ferraře, kde pro vévodu Borsu d'Este vyzdobil v letech 1465 – 1470 zdi Salla dei mesi Francesco della Cossa spolu s Cosimem Turou a Ercole de'Robertim.⁷³

⁷² Citováno z výboru Petrarkovy poezie *Zpěvník*, Československý spisovatel, Praha, 1979

⁷³ V paláci, který je od roku 1898 Městským muzeem se dochovalo pouze sedm z dvanácti fresek. Del Cossa byl tehdy vévodou požádán, aby ještě spolu s Cosimem Turou a Ercole de'Robertim vyzdobil tuto místnost scénériemi z dvorského života v průběhu roku a použil ještě různých astrologických znamení a božstev.

Ikonologii, figury a atributy, včetně symbolických zobrazení navrhl pro vévodu humanista a literát Pellegrino Prisciani. Každá alegorická postava stojí či sedí na voze, který pokrývá architektonická nástavba s bohatě vyšívanými potahy doplněné množstvím architektonických i figurálních řezeb.

Blíže analogie pak poskytne například rozměrný pergamenový pás s vyobrazením triumfálního vjezdu, který pro císaře Maxmiliána I. zhotovil Albrecht Altdorfer v letech 1512 – 1515. V původně přes 100 metrů dlouhém pásu se fyzické i duchovní schopnosti a vlastnosti císaře demonstrují na pozadí jeho životních mezníků a skutků, jednotlivé vyobrazené vozy symbolizovaly události císařova života – připomínaly jeho předky, vítězné bitvy, ale i osobní události, tedy sňatky, rodinné vazby, i oblíbené císařovy záliby.⁷⁴ Albrecht Dürer v roce 1518 pro téhož císaře připravil osm grafických návrhů Triumfálních průvodů, které nebyly nikdy realizovány, pocházejících z roku 1518, s vyobrazením symbolů jeho slavných vítězných bitev.

Grafické listy a návrhy se šířili mezi sídly aristokracie a panovnickými dvory prakticky bez časové prodlevy, o významných festivitech byly vydávány už od 16. století pro tyto účely tisky v četných nákladech a dochovaly se v archivech a sbírkách prakticky všech významných muzejních institucí.⁷⁵

Ani v českém prostředí nejsou vyobrazení triumfálních vozů neznámá, na hradě Šternberk⁷⁶ jsou dochována čtyři rozměrná plátna z počátku 17.

⁷⁴ Restaurované dílo, dnes o délce cca 50 metrů, bylo možné spatřit na výstavě s názvem *Císař Maxmilián I. a umění Dürerovy doby*, která se konala ve vídeňské Albertině od 14. 9. 2012 do 6. 1. 2013. Pro české prostředí je zajímavé vyobrazení výjevu nazvané *Die Behemisch Schlacht*, jenž připomíná válečné střety v česko-německém příhraničí z počátku 16. století a velmi přesně zobrazuje české válečníky s husitskými vozy a zbraněmi.

⁷⁵ V Petrohradské Ermitáži se v roce 2004 konala výstava *Festival a ceremonie – královská zábava, slavnosti v evropských tiskách z 16. – 18. století z kolekce grafiky Ermitáže*, ke které uspořádala autorka A. Raková rozsáhlý katalog *Prazdnik – ljubimaja ygruška gosudarej*.

⁷⁶ Mžýková, Marie. *Obrazy alegorických průvodů ze sbírek hradu Šternberka na Moravě*, in *Obrazy alegorických průvodů ze sbírek hradu Šternberka na Moravě*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 1998, str. 101 -123

století, která byla malována podle grafických předloh alegorií lidského věku, jež vydal nizozemský rytec a vydavatel Jacob de Weer ⁷⁷.

I v českém prostředí jsou dokumentovány vjezdy panovníka do svých držav na otevřeném voze, které ale více než *adventus regis* představují triumfální vjezd vítězného imperátora známý z antického Říma. Aspekt triumfu nad poddaným městem využil císař Zikmund při svém vjezdu do Jihlavy v roce 1436, a pravděpodobně i při následném vjezdu do Prahy. ⁷⁸ Společně s manželkou se nechal do bran města přivést na vyvýšených sedes otevřeného a ozdobeného vozu, rozhodně tím nedával najevo svou tělesnou slabost nebo nemohoucnost, naopak demonstroval svou nadřazenost a pozici v nadcházejících mírových jednáních a nad dohodami mezi utrakvisty a katolíky v pohusitských jednáních. Zda použil triumfální vůz i v Praze, o tom prameny nehovoří, ale také neobsahují zmínku o jinak důležitém adventním prvku nesení baldachýnu nad králem sesednuvším z koně.

Za zmínku stojí také vjezd uherské královny Beatrix do Olomouce, již v ústretu vyjel její manžel Matyáš s pěti tisíci jezdci zdobenými zlatem, perlami a drahými kameny. Průvod jezdců vítal královnu přijíždějící s jejím dvorem ve zlatých vozech „ *takže každý říkal, že nikdo živý na zemi neviděl takovou krásu a nádheru*“. ⁷⁹ Zcela jistě tento příjezd nebyl triumfem královny Beatrix, ale reprezentoval moc a prestiž jejího královského chotě.

2.2.3 Korunovační a intronizačních vjezdy

Na rozdíl od středověku, kdy se institucionalizoval panovnický dvůr na základě burgundsko-španělského modelu postupně rozšířený do střední Evropy, se v novověké dvorské společnosti postupně dostává do popředí francouzský ceremoniální řád, který samozřejmě postupně upravil i ceremoniální procedury související s korunovací a korunovačními vjezdy. ⁸⁰ Místo zdůraznění rituálního, duchovního, rozměru aktu pomazání krále je

⁷⁷ Předlohy pro tyto malby se Mžkové podařilo zjistit v kabinetu rytin pařížské Národní knihovny. Mžková, Marie 1998. Str. 105

⁷⁸ Antonín, Robert – Borovský, Tomáš 2009. Str. 207-211

⁷⁹ Ibidem, str. 244

⁸⁰ Hrbek, Jiří. *České barokní korunovace*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2010.

při korunovaci zdůrazněna funkce zviditelnění panovníka, jeho majestátu a dosahu jeho moci.⁸¹ Tím se ovšem zvýšil důraz na vnější reprezentaci při korunovačním průvodu, který tak vstřebal většinu prvků panovnického vjezdu, tedy výše popsaného *adventu regi*, resp. *entrées solennelles*.

Základní linií zůstává očekávaný příjezd budoucího krále do korunovačního města i vítací ceremoniál před branami. Dále pak se formuje průvod městem, kde se ale nově přidávají prvky renesančních *trionfo*, postavené slavobrány, dekorace, fantastická příležitostná architektura, živé obrazy, někde doprovázené představením, dlouhými oslavnými proslovy nebo karnevalem. Vypracovány byly obsáhlé ceremoniální řády se sledem všech událostí. Korunovaný panovník dbal také na šíření informací o korunovaci, na vydávání korunovačních spisů popisujících průběh korunovace s množstvím doprovodných ilustrací se vydávaly nemalé prostředky, dokonce mnohé z těchto spisů vyšly s předstihem. Spíše než zcela hodnověrný a spolehlivý pramen je třeba tedy spisy o korunovačních slavnostech a průvodech chápat jako výraz ideální reprezentace a interpretace aktu podle dobových politických a společenských preferencí. Také kočáry zobrazované na rytinách ilustrací spisů nemají leckdy s podobou skutečných vozů účastníků korunovačních kavalkád mnoho společného, autorům spisů šlo především o zachycení hierarchického uspořádání průvodu, seznamu účastníků ve schematickém obrazovém podání.

Ceremoniální kočáry objednávané pro osobní prezentaci krále při korunovaci, jsou výhradně kočáry typu karosa, v pramenech, inventářích i pozdější odborné literatuře se objevují pod názvy *carrosse du Sacre*, *Le Sacre*, *Krönungswagen*, *Kaiserwagen*, *Staatskutsche*, *prächtiger Leibwagen* (1742), *Staats-Leibwagen* (1763), *carosse de Cérémonie* (1774) nebo *State Coach* (1760/1762). Ve světových sbírkách se naštěstí zachovaly některé z barokních korunovačních kočárů evropských panovníků v autentické podobě, mezi obecně známé patří korunovační kočár carevny Kateřiny Veliké v moskevském Kremlu, *Imperialwagen* ve Vídni nebo korunovační kočár

⁸¹ Hrbek, Jiří 2010. Spojení korunovace a pomazání v jeden ceremoniál se objevuje poprvé při korunovaci syna Karla Velikého Ludvíka Zbožného v roce 816. Str. 67

krále Karla VII. v Nymphenburgu. Bez výjimky se na malbách a dekorativních řezbách uplatňují hlavně náměty a symboly vztahující se k oslavě dynastie, vlády, úspěchům či vynikajícím vlastnostem panovníka. Heraldické, emblematické symboly, osobní devizy, atributy vlády, blahobytu, věčnosti a ctností se i objevují na dekoru drobnějších kovových doplňků, výplní kol, výšivek.

Intronizační vjezdy církevních hodnostářů pak na rozdíl od korunovačních více dbají na duchovní rozměr moci a „vlády“ úřadu, církevního rituálu a obecnější prezentaci zaměřenou spíše na celebraci svěřovaného úřadu než na osobní charakter a úspěchy jednotlivce, i když představitele vyššího církevního či správního celku.

2.2.4 Velvyslanecké vjezdy

Příjezdy zahraničních ambasadorů ke dvorům v evropských metropolích, kam byly vysláni panovníkem své země za účelem politických vyjednávání, u příležitosti sňatků, korunovací nebo prosté observance a zastupování zájmů vyslanecké země, byly podobně jako intronizační vjezdy přehlídkou a reprezentací moci, síly a bohatství a majestátu zastupovaného panovníka a státu. Příprava na velvyslancovu audienci v rezidenci panovníka hostitelské země, nebo audienci u papežského stolce, byla vždy velmi složitým procesem, podléhající konvencím a protokolárním zvyklostem obou stran.⁸² Vhodnou osobou na funkci pověřeného legáta se mohl stát pouze vysoce urozený aristokrat, loajální ke svému panovníkovi, s morálním kreditem, ale hlavně s dostatečně silným finančním zázemím. Posty nejvyšších státních úředníků byly svázány s množstvím často nenávratných půjček do státní pokladny, nutnosti financovat nákladné cesty a ceremonie, udržením vysokého životního standardu.⁸³ Výjimečnou památkou na významnou legační obedienci českého aristokrata na papežském dvoře je vyslanecký zlatý vůz Jana Adama z Eggenberku, jehož historii, včetně

⁸² Od 16. století se rozšiřoval vliv Francie, který vrcholil za vlády Ludvíka XIV., kdy Evropa podléhala diktátu francouzského dvora a jeho dvorského protokolu i módy. První použití kočáru při legačním vjezdu španělského ambasadora uvádí Wackernagel k roku 1610, dále pak zmiňuje opakování v Paříži v roce 1629.

⁸³ Maťa, Petr. *Svět české aristokracie. (1500-1700)*. Nakladatelství Lidové noviny, 2004

podrobného popisu celého velvyslaneckého vjezdu zařazují do kapitoly věnované tomuto vozu. Samotná legace Jana Adama z Eggenberku se neobešla bez nečekaného zvratu a několikaměsíčních průtahů, během nichž se musel vyřešit ceremoniální konflikt mezi papežskou kanceláří a vyslancem.

*„ Le 21. de ce mois, le Prince de Lichtenstein, Ambassadeur de l'Empereur fit son Entrée publique á Paris: le Maréchal de Puysegur, & le Chevalier de Saintot, Introduceur des Ambassadeurs, allerent le prendre dans les Carosses du Roy & de la Reine au Convent de Picpus, d'oú la marche se fit en cet ordre....“*⁸⁴

Těmito slovy začíná popis vjezdu císařského velvyslance, prince Liechtensteinského, do Paříže v listopadovém vydání populárního listu *Mercure de France*, na kterém je možné sledovat obvyklý scénář ambadorských entrées k císařskému dvoru. V popisném úvodu pařížský zpravodaj dále pokračuje podrobným výčtem všech zúčastněných privilegovaných osob, včetně popisu kočárů v seřazeném průvodu, ve kterém podle francouzského protokolu na prvních místech jely dva kočáry introductorů, kteří nejprve vyzvedli velvyslance v jeho sídle. Poté následoval královský kočár, který vezl prince Josef Václav I. z Liechtensteinu spolu s jeho průvodcem, za nimi pak jelo patnáct slavnostních kočárů se členy královské rodiny. Teprve ve druhé části kavalkády jely vozy velvyslance Karla VI. - dvě parádní karosy, jedno kupé a dvě berlíny. Obě karosy jely prázdné, protože Josef Václav jako ambasador, přijal vyznamenání a poctu, jež vlastně patřila osobě císaře Karla VI. a vezl se v královském voze v první části průvodu. Místo určené osobnosti prince Josefa Václava z Liechtensteinu a jeho doprovodu v rámci dvorské hierarchie reprezentovaly a zastupovaly jeho nákladné a ohromující slavnostní kočáry. Zařazování prázdných kočárů do ceremoniálních průvodů bylo od 17. století běžnou praxí. Pokud jejich majitelé byli vyznamenáni osobní přízní výše postaveného aristokrata nebo dokonce příslušníka panovnické rodiny či přímo samotného panovnického

⁸⁴ *Mercure de France, Compare, ou Entrée Publique, avec la Description des Carosses, Chevaux, Livrée etc.*, Novembre (Decembre), Paris, 1738, str. 2700-2706

páru a mohli veličenstva doprovázet v jejich panovnických kočárech, pak ale svůj kočár, jako alter ego, nechali jet bez cestujících na místě náležejícím jejich postavení a hodnosti.

Princovu první karosu ⁸⁵ zpravodaj popisuje jako největší a nejkrásnější ze všech, polstrovanou rudým sametem se zlatým vyšíváním, štrápci, šňůrami a závěsy a stejně bohatě zdobenou střechou, na které je ve středu umístěn globus s orlem z pozlaceného bronzu. Malby na přední čelní desce kabiny kočáru představují alegorii Míru, která spaluje nástroje a symboly války přinášené andílky. Na zadní straně v horním panelu byly malby alegorického spojení řek Seiny, Dunaje a Rýnu, pod nimi v dolní části alegorie Hojnosti se svými atributy. Boha Apolona a bohyni Minervu na bočních panelech doprovázejí Géniové či Múzy, zástupci umění a věd, k nimž se druží velikost a bohatství.

Pro druhou karosu už v *Mercure de France* šetřili slovy a o její výzdobě se dovídáme už jen zběžně, že je v barvách modré a stříbrné a znalci ji považují za velmi vkusně a elegantně zdobenou. Třetím vozem byl menší kočár typu kupé, *caleche* nebo také *chaise*, *carosse coupé*. Z popisu pařížského zpravodaje pouze vyplývá, že byl uvnitř potažen zeleným sametem.

Jako další jela v průvodu berlina, která je dodnes dochována v expozici vídeňského Liechtensteinského paláce. Mercur ji popisuje takto: „*Čtvrtý kočár byla berlina, zlacená mistrem Martinem l'Aîné, potažená tlačným sametem zdobeným zlatou výšivkou. Kabina byla osazena zlacenými*

⁸⁵ *Mercure de France* 1738. Cit.: „*Le premier Carosse, d'une très-belle forme, les plus riche & le plus grand de tous, étoit doublé d'un velours cramoisi brodé en or & relevé en bosse, les glands, cordons, ganges & crépines d'or: la house & les soupentes enrichies de même: l'imperiale couverte de même, velours, & aux quatre coins des groupes & ornemens de bronze doré, le milieu étoit occupé par un Globe, sur lequel étoit posé un Aigle de même métal, & doré. Le morceau de Peinture du Paneau de devant, représentoit la Déesse de la Paix, qui fait brûler des instruments de guerre par des Amours. On voyoit au dossier du Paneau d'enhaut, l'union de la Seine, du Danube, & du Rhin, & au Paneau d'en-bas, l'Abondance avec ses attributs. Le sujet de la Portiere droite étoit, Apollon & Minerve, avec ses Génies & des Amours qui s'appliquent aux Arts & aux Science. A la portière opposée, on voyoit les Déeses qui président aux grandeurs & aux richesses. Ces beaux Ouvrages ont été executés avec la plus grand précision par les Srs Gervais Sculpteur, Lucas Peintre, & Neufmaison Doreur. „*

*bronzovými ozdobami a zapřaženo bylo osm dánských koní v sametových a zlatých postrojích...*⁸⁶ O malbách kabiny zpravodaj mlčí, nicméně autorem maleb byl buď sám Francois Boucher nebo jeho dílna. Námětem je čtvero ročních období, které představují skupiny putti vznášejících se v hravé kompozici na pozadí modré letní oblohy. Pařížský dekoratér, architekt a rytec Nicolas Pineau byl autorem návrhu, s ním se na výzdobě kočárů podíleli také bratři Guillaume a Étienne-Simon Martinové, kteří prováděli speciální lakovou úpravu.

Princ z Liechtensteinu byl jmenován císařem Karlem VI. vyslancem na francouzském královském dvoře již v prosinci 1737. Po svém příjezdu do Paříže si objednal u předních dvorských umělců pět kočárů, které hodlal využít pro svůj *entrée publique*, ty však byly dokončeny až za rok. Poprvé tedy byly představeny během slavnostního vjezdu 21. 12. 1738, podruhé o dva dny později za přítomnosti Ludvíka XV., královny a celého dvora při příjezdu prince Josefa na audienci do Versailles.

Ikonografický program první i druhé karosy rozhodně nebyl náhodný. Za prvé vypovídá o čestném úkolu prince Josefa Václava, k velvyslancovu poslání patří politická obratnost a snaha o zachování míru a spojení obou velmocí. Rod Liechtensteinů patřil k nejmnějším a nejbohatším aristokratickým evropským rodům, které měly své příslušníky ve službách vídeňského dvora i ve vysokých církevních úřadech. Odlehčená rokoková výzdoba kupé a berlín symbolizovala vztah rodu k umění a kráse, i když opakuje ikonografické náměty tradičních čtveřic – čtvero ročních období, čtvero světadílů i obvyklých alegorických ctností. Liechtensteinská moc, rozšíření rodu pomocí výhodné sňatkové politiky, slávu, bohatství i tradiční mecenášství, to vše se v duchu dobové emblematické odráží v námětech výše popsaných maleb.

Nejpřepychovějším souborem ambasadorských vozů se může chlubit Muzeum kočárů v Lisabonu, v expozici jsou dosud tři bohatě sochařsky propracované vozy objednané markýzem de Fontes v Římě u příležitosti své

⁸⁶Mercure de France 1738. Volný překlad.

audience za portugalského krále Jana (João) V. u papeže Klementa XI. v roce 1716. Rodrigo Anes de Sá Menezes, markýz fonteský, byl patrně také inventorem ikonografického námětu všech tří kočárů, ovšem bez talentovaného architekta maltského původu Carlose Gimaca by nebyl výsledek tak ohromující. Gimac pracoval pro krále Jana V. už na jeho svatebním a korunovačním kočáře, není překvapením, že odjel do Říma spolu s markýzem de Fontes, aby zde vedl stavbu a veškerou výzdobu objednaných vozů. Řezbářské práce prováděli vynikající římští umělci sochaři a dekoratéři Rusconi a Mazzuoli se svými dílnami, podíl na malbách měl i Pierre le Gros, který rovněž již dříve pracoval pro portugalského krále.

Ikonografický program a bohatost sochařské figurální výzdoby tří vyslaneckých kočárů daleko předčila kočár, který zaslal o rok dříve papež Klement XI. králi Janovi V. k narození a křtu prvorozeného syna prince Josého. Konstrukce i řezbářské doplňky papežského kočáru jsou velmi střídme a klasické, v čele kočáru je obrovská otevřená lastura nesená dvěma mořskými koni, vynášejícími vyvýšený kozlík. Rohy sloupků zdobí karyatidy se symboly čtyř ročních období, mezi kterými sedí chlapec s planoucím srdcem, atributem Lásky. Rohy kabiny jsou osazeny ženskými figurami alegorií čtyř světadílů, ke kterým se slétají drobní putti se štítky s portugalskými erby. Celkově lze ikonografii tohoto vozu pochopit jako poselství působení křesťanské Caritas mezi národy tehdy známého světa.

Vyslanecké vozy zkonstruované v Římě podle projektu a návrhu architekta Gimaca tvoří dohromady oslavnou ódu na portugalské království a vládu Jana V. Všechny kočáry mají otevřenou, silně rozšířenou korbu potaženou sametem a výšivkami. Nad přední a zadní nápravou každého vozu je umístěna figurální skupina zlacených vyřezávaných plastik v lehce nadživotní velikosti. Kočár se skupinou alegorické figury města Lisabonu nad dvěma otroky z Asie a Afriky, kterou korunuje Fáma a doprovází Hojnost, měl papeži Klementu XI. připomenout zásluhy Portugalců na šíření křesťanství v nově objevovaných územích třetího světa a zároveň v minulosti přiznaná privilegia portugalské církve. Druhý kočár s alegoriemi Atlantického a Indického oceánu, jejichž spojení adoruje bůh Apolón,

alegorie Jara a Léta s Mysem Dobré naděje, představuje sebevědomou reprezentaci Portugalska jako námořní velmoci a objevitele Nového světa. Hrdinství, neohroženost a objevitelské úspěchy Portugalska podtrhuje i třetí kočár s figurami Siléna, mezi Minervou a Nadějí. Thetis neboli Navigace s globem a kompasem navádí námořníky na dobrou plavbu, zatímco Belona, bohyně války s Adamastorem, portugalským hrdinou, je aluzí na všechna překonaná nebezpečí během objevitelských plaveb.

2.2.5 Kočáry v každodenním životě nobility

Jedním z pramenů poznání života vysokých úředníků ve dvorské společnosti jsou dochované deníky, které plasticky ilustrují každodennost, povinnosti, úskalí i radosti ve službě panovníkovi. V našem prostředí se během posledních desetiletí, v období vzrůstajícího zájmu o studium každodennosti novověké aristokracie, nalezlo několik takových deníkových záznamů ⁸⁷, pravděpodobně rodové knihovny a archivy stále ještě neobjevené a nepublikované deníky skrývají. Zajímavým pramenem je proto deník, resp. diář, Ferdinanda ze Schwarzenberku z let 1696-1697, který byl od roku 1692 nejvyšším hofmistrem Eleonory Magdaleny Falcko-Neuburské, třetí manželky Leopolda I. ⁸⁸, podle kterého si můžeme udělat představu o každodenním cestování dvorské aristokracie i o hojnosti využívání kočárů i k jiným než ceremoniálním účelům.

Jako hofmistr měl Ferdinand ze Schwarzenberku na starosti císařovnin dvůr ve Vídni i její výjezdy. Měl rozhodný podíl na organizování programu, dokonce se cítil být oblíben v roli společníka. Kromě programu musel také dohlížet na veškeré potřebné úkony k přípravě festivit i běžného života v Hofburgu, organizovat patriční zasedací pořádky podle dvorských zvyklostí, hodnosti a postavení úřadu dvořanů i jejich dam. A účastnit se

⁸⁷ Například deníky kancléře Zdeňka Vojtěcha Popela z Lobkovic z let 1592-1628, deník Františka Karla Libštejnského z Kolovrat, deníky Jana Jáchyma ze Žerotína a další.

⁸⁸ SOA Třeboň, pracoviště Český Krumlov, sbírka rukopisů č. 21 (158), sign. 19 červená. Tento pramen podrobně rozebírá J. Kubeš ve svém příspěvku „*Deník Ferdinanda ze Schwarzenberku jako pramen historického poznání*“ ve sborníku Šlechtic na cestách 16 – 18. století, Pardubice 2007, který byl výsledkem 3. adventního kulatého stolu na téma: „Prameny k dějinám šlechtického cestování, 1550-1800“ na půdě Katedry historických věd FF UPa dne 28.11 2005.

veškerých přesunů panovníků. Ze zápisů také vysvítá, že ve sledované době jak císař, tak císařovna ke svým cestám, ať už slavnostního nebo soukromějšího charakteru, používali kočáry nebo saně. A to i přesto, že Leopold I. by v mládí velmi zdatným jezdcem a na své umění byl patřičně pyšný. To ilustruje proměnu chápání dopravního prostředku novověkou urozenou společností. Na konci 17. století je tak kočár již plně vnímán jako symbol urozenosti a mocenského postavení, navíc kodifikované v ceremoniálech a hierarchiích císařského dvora, na rozdíl od století 16., kdy cestovat v kočáře by pro aristokrata bývalo ponížením a potupou.

Během doby zachycené v tomto deníku se panovnický dvůr nevydal na žádnou delší cestu, proto se Ferdinand ze Schwarzenberku věnuje hlavně popisům a organizaci drobných vyjížděk po okolí, loveckých výjezdů či pobytů na letních či zimních sídlech panovnické rodiny. Každý takový výjezd ale byl spojen s doprovodem početné družiny, velkého množství urozených osob, které si velmi zakládaly na jim projevované pocty související s jejich postavením či úřadem. Přísně hierarchicky uspořádaná společnost nestrpěla jakékoliv odchylky od zvyklostních pravidel řazení dopravních prostředků i doprovodu na koních. Postavení v průvodu, vzdálenost od kočáru císaře či císařovny, mělo pro členy dvora jasný význam a symbolizovalo jejich vlastní i rodovou prestiž. Zakotvení v dvorském ceremoniálním řádu zároveň znamenalo demonstrování přízně a milosti udělované vladařem.⁸⁹ Stejněmu drobnohledu podléhala i dvorská móda a luxusní předměty, které svou formou i dekorem odpovídaly nejen módnímu diktátu, ale zároveň k současníkům promlouvaly skrze propracovanou kurtoazní symboliku. Zjevně tak nemohla být výzdoba kočárů, saní a nosítek zcela nahodilá, jejich ikonografické náměty sloužily k propagaci dvořana a jeho rodiny, byly jeho emblémem a rodovou tezí. Přesto řada ikonografických prvků, hlavně

⁸⁹ V deníku Ferdinanda ze Schwarzenberku jsou pečlivě popisovány všechny cesty s účastí císařovny. Vedl si záznamy, ve kterých si všímal císařovna chování a pozornosti, zvláštní osobní přízně, kterou projevovala hraběti ve funkci svého hofmistra. Bedlivě si zapisoval detaily o vyjíždkách a seznamy seřazovacích pořádků kočárů, saní i zasedací pořádky zúčastněných osob. Účast na kratochvilné vyjíždce či při doprovázení veličenstev na delší cesty nebyla pro dvorskou společnost samozřejmá. Účastnit se jí mohli pouze císařským párem vybraní jedinci obeslaní pozvánkou.

alegorických figur, skupin symbolů, protikladů, atributů, různě kombinovaných dvojic či čtveřic, vycházela ze vzorníků a obecně používaných významových klišé, právě proto, že to byly obecně známé a snadno dekodovatelné zprávy nejen pro uzavřenou dvorskou společnost, ale i pro okolní společenské vrstvy.

Návštěvy panovníka z habsburského domu byly v českých zemích předmětem velké pozornosti sídelní aristokracie, často souvisely s cílevědomým budováním společenského postavení nebo také s očekávaným postupem v hierarchii dvorských hodností. Cyklus jedenácti závěsných obrazů na zámku Brtnice ⁹⁰, které na příkaz hraběte Antonína Rombalda Collalta vymaloval v prosinci roku 1723 malíř z Velkého Meziříčí Karel František Tepper měl připomínat návštěvu císařského páru Karla VI. a Alžběty Kristýny v létě a na podzim během cesty na korunovaci i zpět do Vídně. Brtnický zámek ležící na vídeňské silnici se přímo vybízí k zastavení při dlouhé cestě a hrabě Collalto maximálně využil příležitosti, aby si vysloužil uznání a zásluhy za své nezměrné a nadmíru štědré pohostinství. V cyklu, jehož ideologickým autorem byl snad sám Antonín Rombald, se kromě zmiňovaných návštěv Karla VI. připomínají i zastávky předchozích habsburských císařů a jejich příjezdy, dále pak zábavy a hostiny pořádané na počest žijícího císařského páru a jejich dcer.

Nejstarší zachycená událost je sice *Uzdravení císaře Ferdinanda II. po požití vody ze zámecké studny v roce 1630*, ale první kočár vidíme na dalším obraze *Příjezd Ferdinanda III. do Brtnice roku 1638*, dále pak na obrazech s námětem *Příjezd Ferdinanda IV. do Brtnice (roku 1646?)*, *Příjezd Leopolda I. do Brtnice roku 1679*, *Příjezd Josefa I. a jeho choti Amálie Vilemíny do Brtnice roku 1702* a konečně události soudobé, *Uvítání Karla VI. a Alžběty Kristýny na hranicích brtnického panství Antonínem Rombaldem Collaltem a*

⁹⁰ Vácha, Štěpán - Veselá, Irena - Vlnas, Vít - Vokáčová, Petra

Karel VI. & Alžběta Kristýna. Česká korunovace 1723. Litomyšl : Paseka, Národní galerie, 2009. ISBN 978-80-7432-002-6

Příjezd Karla VI. a Alžběty Kristýny do Brtnice 23. června 1723. ⁹¹Na všech obrazech jsou císařské páry nebo samotní císaři či císařovny vyobrazeni v kočárech typu karosa, jejichž konstrukci, tvar i výzdobu pojednává malíř poměrně schematicky a náznakově. O nějaké rozlišení vývoje tvaru či dekoru se Tepper nepokoušel, dokonce ani v posledních dvou jmenovaných případech, kdy přijíždějící veličenstva, jejich průvod a kočáry mohl znát z autopsie. I přes špatný stav obrazů lze konstatovat, že všechny zobrazené karosy mají kabiny lichoběžníkového tvaru, většinou jsou celé zlaté s habsburským erbem, dvouhlavou orlicí, na dveřích a černou lehce vydutou střechou. Pouze karosa Ferdinanda IV. je celá černá bez maleb, naopak na karose s císařovnou Amálií se malíř pokusil o náznak malby na zádi kabiny.

Hrabě Antonín Rombald Collalto udělal na císařská veličenstva patřičný dojem a kromě maleb se události a opulentní hostiny na brtnickém zámku dostaly do soudobého tisku.⁹² Přestože cyklus obrazů z Brtnice není na prvotní umělecké úrovni, poskytuje svědectví o dobové praxi používání parádních kočárů i mimo nejvyšší ceremoniály například při korunovačních aktech. Příjezd panovníka i do malých měst se nikdy neobešel bez přivítacích ceremonií místní honorace, zástupců všech městských i církevních úřadů, jež v menším měřítku kopírovaly dramaturgii a složení příkladů z vjezdů do metropolí.

⁹¹ Obrazy jsou umístěny v zámku Brtnice v Erbovním sále. Všechny jsou provedeny olejem na plátně a jejich stav je špatný. Ikonografickým určením obrazů se prvotně zabýval Jiří Uhlíř. Jeho nepřesné určení je revidováno v oddíle 8. *A-K Cyklus jedenácti obrazů zobrazujících návštěvy Habsburků na Brtnici v 17. a 18. století*. Ibidem pozn. 90, str. 437-441

⁹² Na brtnickém zámku se také odehrál akt přísahy nového nejvyššího kancléře Františka Ferdinanda Kinského, který v úřadě střídal zemřelého hraběte Leopolda Šlika. Jelikož se posléze ukázalo, že císařovna během cest v Čechách otěhotněla a očekávalo se, že by se mohl narodit mužský potomek, následník trůnu, využil i tuto radostnou novinu Collalto pro svou propagaci a v oslavných textech i malbách brtnického zámku poukazoval na možnost, že k početí následníka mužského pohlaví došlo během pobytu císařského páru v Brtnici.

3 Slavnostní kočáry ve sbírkách českých a moravských institucí

3. 1 Zlatý audienční vůz Jana Antonína z Eggenbergu

PROVENIENCE/VÝROBA: Itálie, Řím/Guiseppe Fiochini

DATE: 1638

PŮVOD: objednal kníže Jan Antonín z Eggenbergu k legačnímu vjezdu do Vatikánu

DNEŠNÍ ULOŽENÍ: Národní památkový ústav - územní památková správa v Českých Budějovicích, v expozici státního zámku Český Krumlov

Inv. č. CK 9104

ROZMĚRY: v. max. 300 cm, š. max. 200 cm, d. 560 cm

3.1.1 Cesta do Říma

Ve výstavním sále českokrumlovského zámku je dnes vystaven restaurovaný zlatý vůz z římské legační obediencie knížete Jana Antonína z Eggenbergu u papeže Urbana VIII.⁹⁰ Vůz se vymyká ze souboru ceremoniálních kočárů především svým účelem, protože nebyl zamýšlen pro prezentaci osoby královského legáta, ani jako zástupný osobní vůz

⁹⁰ O prvotní průzkum původu zlatého vozu se zasloužil kníže Adolf Josef ze Schwarzenbergu, který se živě zajímal o historii umění. To on se zasloužil o přesun dochovaného konvolutu saní a kočárů do zimní jízdárny na zámku Hluboká a vytvoření historické expozice hipomobilií a hipomobilních doplňků. Zadal řediteli centrálního archivu v Českém Krumlově A. Mörathovi, aby zjistil o zlatém voze co nejvíce. V třeboňském archivu se dochovala korespondence mezi Mörathem a správcem zámku Hluboká Scheichem. SOA Třeboň, pracoviště Český Krumlov, FPh, RA Schwarzenberg – Hluboká nad Vltavou, kart. 49, J

panovníka, jehož nástup na trůn měl Eggenberg ohlásit, ale byl vyroben pro vzácné dary papežskému stolci, kterými měla být audience zaštitěna.⁹¹

V únoru 1637 zemřel ve Vídni císař Ferdinand II., a jeho nástupcem byl zvolen jeho syn, Ferdinand III., jehož korunovací císař prosadil rok před svou smrtí. Rádcem, který patrně silně ovlivňoval císařova rozhodnutí, byl Jan Oldřich z Eggenbergu, jenž se aktivně podílel na potlačení českého stavovského povstání a následné rekatolizaci českých zemí, založil eggenberské panství v Jižních Čechách a nashromáždil velký majetek. Rod Eggenbergů se nemohl pyšnit svou starobylostí, pro původně měšťanskou štyrskohradeckou rodinu získal šlechtický titul na konci 16. století Ruprecht za své vojenské úspěchy v tažení proti Turkům. Do knížecího stavu byl pak povýšen až Jan Oldřich z Eggenbergu, který od císaře dostal za věrné služby v roce 1622 českokrumlovské panství, které záhy doplnil a rozšířil díky jmění nabytému rodinným obchodem. Na konci života upadl v nemilost díky spojení s Albrechtem z Valdštejna a jeho údajné velezradě proti císaři. Jmenování syna Jana Oldřicha vyslancem k papežskému dvoru snad mělo být částečně odčiněním možné křivdy ze strany předchozího císaře vůči Eggenbergům, kromě politických a státnických zásluh otce Jana Oldřicha, a jeden z důvodů, proč byl kníže Jan Antonín z Eggenbergu pověřen významnou misí oznámení změny, korunovací a nástup Ferdinanda III. na císařský trůn, papežskému stolci.⁹²

Před vlastní cestou Jan Antonín z Eggenbergu musel prostudovat zprávy vyslanců, kteří již tuto cestu vykonali pro předchozí císaře a zanechali

⁹¹ Základní literatura k symbolickému významu daru je pečlivě shromážděna v Bibliografickém komentáři in Antonín R., Borovský T. *Panovnické vjezdy na středověké Moravě*, Opava: Matice moravská, 2009, str. 284.

Autoři v závěru práce docházejí k názoru, že ceremonie a rituály jsou, slovy M. Mause, „totální sociální akty“, tedy vyjádření základních hodnotových struktur společnosti. Jak přijímání a dávání darů, tak struktura aktu i jednotlivé role aktérů slavnostních vjezdů symbolizují společnost a její hierarchii. MAUSS, Marcel. *Esej o daru, podobě a důvodech směny v archaických společnostech*, Praha: Sociologické nakladatelství, 1999

⁹² Kubíková, Anna, *Eggenberský zlatý kočár aneb z Říma do Českého Krumlova*. In: Dějiny a současnost. Populární historická a vlastivědná revue. Praha: Nakladatelství Lidové noviny 18, č. 6, 1996, s. 16-19

o své legační audienci písemné dokumenty. Podle nich si kníže pečlivě připravil nejen itinerář cesty do římského Vatikánu, ale poskytly mu hlavně povědomí o protokolu papežského dvora, postup, kterým si musí u papeže vyžádat přijetí, k čemuž zároveň patřila znalost všech privilegií a poct, které náleží vyslanci římského císaře.⁹³

K novověkým institucionálním úřadům habsburského soustátí i suverénních evropských států a jejich politické činnosti samozřejmě patřilo udržování styků s vyslanci v Římě, resp. u vatikánského dvora, kteří byly informováni a požádáni ještě před samotnou cestou, aby zajistili další potřebné kontakty, ubytování knížete i jeho doprovodu a předjednali data audience u papeže.

S krumlovským pánem vyrazilo 21. března 1638 na cestu do Říma asi 200 osob. Neurčené množství jezdců a vozů zamířilo z Vidně směrem do Terstu, odkud celé poselstvo přeplulo na galéře do Ancony a dále opět pokračovalo po souši, až do Říma, kam dorazilo 9. května. Zda si v tomto průvodu Jan Antonín s sebou vezl svůj osobní kočár, kterým vjel branou na náměstí Popolo, kde byl očekáván kardinály a dalšími velvyslanci, není ze záznamů zjevné. Z náměstí Popolo však odjel ve stříbrném kočáře s potahy z červeného sametu do paláce Ceri na úpatí Qurinalu, kde jej přijal a s celým doprovodem ubytoval kardinál Savojský.

8. června 1638, po měsíci, který byl nutně třeba pro dostatečnou přípravu, vjel do dvorany vatikánského paláce slavnostní průvod 50 kočárů se šestispřežím⁹⁴, který přivezl Jana Antonína z Eggenbergu k prvnímu veřejnému slyšení u papeže Urbana VIII. Během jeho slyšení však došlo k zásadnímu porušení ceremoniálního řádu, který si císařský vyslanec

⁹³ V pergamenovém listu z roku 1690, nalezeném při opravách věže českokrumlovského zámku, se u zmínky o předcích tehdejšího pána píše o J. A. z Eggenbergu: „Vzal na sebe také roli mimořádného císařského vyslance k Jeho papežské svatosti Urbanovi VIII. do Říma, kteréžto poselství vykonal s takovou nádherou a nákladností, že se stalo světoznámým, přičemž město Řím, zvyklé na nádheru ještě z pohanských dob, nikdy nebude moci na tu majestátnost zapomenout, protože ji nikdy předtím v tak velkém rozsahu nevidělo a v budoucnu sotva kdy uvidí“

⁹⁴ Uvědomme si, že jen zajistit potřebné množství koní byl náročný úkol. Stejně tak patrně nebylo v doprovodu Jana Antonína ani dostatečné množství služebnictva, které by kočáry doprovázelo. Proto byl měsíční „odpočinek“ zajisté velmi aktivně využit na přípravu a zajištění vlastní ceremoniální audience s předcházejícím pompézním průvodem.

pečlivě nastudoval ve Vídni. Výsledkem první veřejné audience mělo být vyjednání audience soukromé, při které teprve měl Jan Antonín papeži oznámit nástup nového císaře a ubezpečit jej o pevném katolickém smýšlení Ferdinanda III. Po nezdařeném přijetí se Eggenberg odebral zpět do paláce vévodů z Ceri, kde strávil pět měsíců, než se diplomatická rozepře vyřešila a byl stanoven nový termín opravného přijetí u Urbana III.

Celá dosud vyličená historie se zlatého vozu z Českého Krumlova dosud netýká a pravděpodobně bychom byli o tuto památku ochuzeni, kdyby se Jan Antonín vinou nedorozumění a nedbalosti papežských úředníků necítil po první veřejné audienci u papeže natolik uražen, že jeho stížnosti musel ve Vídni řešit papežský nuncius.

Teprve v této době dochází ke změně a vylepšení předem promyšlené dramaturgie vjezdu do bran vatikánského impéria a ceremoniální prezentace Ferdinanda III, římského císaře a jeho vyslance. Uražený Jan Antonín věnoval pět měsíců, které strávil v izolaci v areálu paláce Ceri, kdy vzhledem k diplomatické roztržce ani nenavštěvoval významné společenské události, přípravě na opravnou audienci. Bez nových pramenných záznamů se patrně nedozvíme, kdo byl původcem myšlenky na postavení tak nákladného zlatého vozu na císařské dary. Kníže neváhal věnovat obrovské finanční prostředky ⁹⁵ na novou výzdobu celého průvodu, včetně zlacení a postříbření postrojů, kopyt koní a mul. Kromě vozu nechal v Římě vyrobit i další vybavení k průvodu, ušít nové livreje knížecího doprovodu ⁹⁶, sametové deky s vyšívanými erby, závěsy a šerpy.

Díky jednání zástupců papežského nuncia se zástupci protokolu habsburského domu ve Vídni se dospělo ke smírnému vyřešení ceremoniálních prohřešků a diplomatickém uklidnění politických vztahů omluvou papežských ceremoniářů za pochybení a dne 7. listopadu 1638 se uskutečnil nový slavnostní vjezd vyslance císaře Ferdinanda III. na náměstí Popolo, kterým si Jan Antonín z Eggenbergu připravil pozornost na následné

⁹⁵ V hesle Soupisu je uváděn náklad 48 000 scudů. In: Soupis památek uměleckých a historických v politickém okrese Česko-Budějovickém, ed. Josef Braniš, Praha, 1900, str. 96

⁹⁶ Část těchto livrejí je na zámku Český Krumlov dochovaná.

entrée do papežského paláce. Z popisů, dochovaných inventářů a závětí z fondů Státního oblastního archivu lze vyčíst dramaturgii a složení průvodu.⁹⁷ Po úspěšném vjezdu do Říma a přijetí na první audienci u papeže dne 9. listopadu, byl dojednáán konečně termín soukromého slyšení legační obediencie Jana Antonína z Eggenbergu. 16. listopadu 1638 poprvé vyjel nový zlatý audienční vůz s dary pro papeže, tažený šestispřežím ušlechtilých koní, uprostřed nádherného a pompézního průvodu, aby tak splnil svůj účel a oslnil svou nádherou Věčné město.

3.1.2 Zlatý audienční vůz a jeho ikonografický program

V 16. století již se dílenská výroba uměleckých předmětů, zařízení a dekorací neobešla bez součinnosti a spolupráce specializovaných profesí. S malířskými, štukatérskými i řezbářskými dílnami spolupracovali uznávaní

⁹⁷ Popis průvodu rekonstruovaný dle pramenných listin in Kubíková, Anna, viz pozn. 2. Cit. str. 18: „Dne 7. listopadu 1638 ve dvě hodiny odpoledne si tedy Jan Antonín, kníže z Eggenberku zopakoval slavnostní vjezd do města opět branou na náměstí Popolo. V čele průvodu kráčeli čtyři do šarlatu odění poslové, za kterými vedlo 60 lokajů stejný počet mul rozdělených do pěti skupin, v nichž vždy dvanáct zvířat neslo stejně ozdobené přikrývky lišící se barvou a druhem materiálu; byly zde šarlatové rudé deky z atlasu a hedvábí, deky z červeného sametu se zlatými třásněmi a zlatou florentskou výšivkou, pokaždé však s bohatě vyšitými eggenberskými znaky. Všechny muly byly okovány stříbrnými podkovami. Následovalo dvanáct trabantů v šarlatových oděvech se stříbrnými portami nesoucích partyzány. Za nimi šlo sedm podobně oděných trubačů se stříbrnými trubkami, na kterých visely látkové závěsy s vyšitými eggenberskými znaky. Dalšími členy průvodu bylo 25 karabiníků knížecí tělesné gardy v čele s hejtmánem Gleinitzem; také jejich oděvy byly šarlatové se stříbrnými portami. Následovaly dva oddíly papežské gardy, za nimiž se šinuli na svých mulách kardinálové. Potom pochodovalo 24 knížecích pážat - jak jinak než v šarlatových oděvech se stříbrnými portami a zlatými a stříbrnými výšivkami. Dále byli vedeni čtyři ušlechtilí koně, které vystřídalo množství účastníků z řad šlechty, duchovních a měšťanů nejrozumnějších národností. Po nich kráčeli městští bubeníci, papežovi trubači a 30 eggenberských lokajů v červenostříbrných livrejích, kteří představovali předeheru k vrcholné části průvodu: knížeti Bozzolimu se dvěma kardinály a nakonec samému Janu Antonínu z Eggenberku doprovázenému papežským hofmistrem a švýcarskou gardou. Kníže měl zlatem vyšíváný oblek a jeho kůň zlaté podkovy. Průvod uzavíral vůz zdobený zeleným sametem a směřoval z náměstí Popolo oklikou přes piazza Pasquino poblíž piazza Navona do paláce Ceri. Již 9. listopadu se uskutečnila "opravná" veřejná audience ve Vatikánu, při níž se papež Urban VIII. omluvil za červnové nedorozumění, načež se obě strany dohodly na termínu soukromého vyslancova slyšení. Konalo se 16. listopadu 1638 a průvod směřující z paláce Ceri do Vatikánu měl velmi podobné složení jako výše popsáné ze 7. listopadu. Byl zde však jeden podstatný rozdíl: šestispřežím tažený zlatý kočár jedoucí za vyslancem a korunující nejen průvod, ale i celé složité Eggenberkovo legační posláání.“

umělci, jejich návrhy se šířili i za hranice jejich domovské vlasti v grafických listech a náčrtnících migrujících mistrů i tovaryšů. L. Tarr, R. Kreisel a další badatelé dokládají zmínky o „carrette all'usanza d'Italia“ a centra jejich výroby kladou kromě Říma také do Milána, Ferrary nebo Modeny. Ve třicátých 17. letech století v Římě existovaly specializované dílny na výrobu kočárů i proslulých římských triumfálních vozů podle návrhů špičkových umělců, které zachycují rytiny dobových slavností a festivit na královských dvorech.

Tělo zlatého kočáru je komponováno na obdélném půdorysu, jeho architektura je zcela pokrytá bohatým repertoárem ornamentální výzdoby a umocněná doprovodnou figurální stafáží. Veškerá vnější plocha konstrukce kabiny i exponovaných částí podvozku je pokryta reliéfní řezbou, mezi vyřezávanými dekorativními prvky se uplatňuje ještě vyrývaný a tečkovaný dekor. Ořechové dřevo ⁹⁸ je celoplošně zlaceno, zlato na sádrovém bolusu je dokonale vyleštěno do vysokého lesku a umocňuje vyznění plastické bohatosti řezeb. Krumlovský vůz je nejstarší dochovaný příklad pravoúhlé konstrukce kabiny se čtyřmi oblými rohovými sloupky, které podpírají střechu ve formě baldachýnu ve světových sbírkách. Bočnice s širokou zárubní jsou na obou stranách otevřené, bohužel dvířka se nedochovala, nevíme tedy, zda byla dřevěná s reliéfními řezbami, nebo zda je nahrazovaly vyšívané závěsy, na což můžeme usuzovat podle dalších mladších analogií. Vnitřek vozu byl původně potažený sametem, včetně čtyř čalouněných sedadel, která byla stejně jako zlatem a stříbrem vyšívané potahy a závěsy před rokem 1665 demontována. ⁹⁹ (Obr. 10)

Do roku 1674 byl vůz uložen na rodovém zámku Eggenberg poblíž Štýrského Hradce, kde ho zanechal Jan Antonín z Eggenbergu na zpáteční cestě z Říma. Poté, co společně s dalšími památkami na slavnou římskou jízdu přešel vůz díky bezdětné vdově po Janu Kristiánu II. z Eggenbergu Marii Arnoštce, rozené Schwarzenbergové, do vlastnictví Schwarzenbergů,

⁹⁸ Restaurátorská zpráva z roku 1987, KPS České Budějovice

⁹⁹ V inventáři z roku 1665 se uvádí, že z vozu „byly udělány dvě vyšívané postele“ – což můžeme vysvětlit nejspíše tak, že sametový potah interiéru a polštáře sedadel byly použity na ložní výbavu.

byl převezen s dalšími památkami na zámek Český Krumlov . Z velkého množství předmětů, spojených s římskou jízdou knížete Jana Antonína z Eggenbergu, se nakonec do 19. století dochovala jen nepatrná část vybavení včetně kočáru. Zbylé předměty nakonec zůstaly vystaveny jako součást rodové historie v tzv. Románské komoře nebo, coby zámecké exponáty, jsou rozmístěny v interiéru jiných pokojů.

Současná podoba podvozku zlatého vozu je výsledkem masivního restaurování v 19. století, při kterém byla celá spodní část vozu vyměněna za novodobou repliku, která nejpravděpodobněji neodpovídá původnímu technickému řešení. Pokud by kabina byla původně zavěšena na řemenech¹⁰⁰, jak je dosud dochováno na obou renesančních svatebních kočárech z hradu Coburg, musely by postavy efébů být umístěny před vyvýšenými nápravami. Dnešní rekonstrukce podvozku vozu a rozestavení figur může být do značné míry zkreslující. Bohužel archivní fotografii před restaurováním se nepodařilo nalézt a jiné podrobnější informace o přestavbě nemáme. V restaurátorských zprávách z let 1985 – 1990 o tom žádné poznatky nejsou, restaurování se týkalo hlavně obnovy zlacení a poškozených detailů figurální a řezbářské výzdoby. Vzhledem k tomu, že audienční vůz nebyl určen k přepravování osob, mohla být kabina také posazena přímo na rozvoru podvozku, tak byly konstruovány římské triumfální vozy, pak by ovšem současné rozesazení efébů mohlo alespoň částečně odpovídat původnímu stavu.

3.1.3 Výzdoba a ikonografie vozu

Návrh a zhotovení vozu na císařské dary svěřil Jan Antonín z Eggenbergu, patrně na doporučení svých římských hostitelů, mistru Giuseppu Fiochinimu,¹⁰¹ který zcela v intencích dobového vnímání využil

¹⁰⁰ Informaci uvádí autoři hesla v katalogu k výstavě Zapřažená krása J. Sojka aj. Štěpánek.

¹⁰¹ Do roku 1886 se přes zvýšený zájem knížete Adolfa Josefa ze Schwarzenbergu o rodové památky nepodařilo v eggenberských ani schwarzenberských archivech nalézt odpověď na provenienci výrobce nebo autora vozu. Uvažovalo se o německé či italské práci. Kníže požádal o pomoc Theodora von Sickela, tehdejšího ředitele Instituto Austrico di studi storici, o pomoc. Za přispění doktora J. Pogatschera, který údajně provedl rozsáhlá bádání v římských archivech, byl za výrobce, sochaře?, vozu označen římský mistr G. Fiochini. Zápisky ovšem neuvádějí, ze kterých římských archivů byla

dekorativní motivy a ikonografické náměty ideově navazujícími na účel vozu a zástupnou prezentaci císaře z habsburského rodu. Inventorem celého konceptu výzdoby kočáru musel být objednavatel, nebo přinejmenším musel nastínit hlavní ideu výzdoby, do které pak zručný sochař doplnil figury dle svého rejstříku. Vzhledem k okolnostem nedorozumění během diplomatické mise a v rámci přípravy na druhou „opravnou“ ceremonii přijetí u papežského stolce musíme chápat výzdobu vozu jako prostředek vizuální reprezentace císařského majestátu. Tomu se podřídil aparát použitých alegorických a mytologických figur, v tomto úhlu pohledu je nutné interpretovat ikonografii vozu i celého doprovodného průvodu s celou pompézní, nákladnou a výpravnou výbavou. Otázka cti, v očích soudobého aristokrata, je především otázkou hierarchického postavení v systému společenských konvencí, pravidel, které jsou nadřazeny profánnímu životu, jsou kodifikovány opakováním během každodenního života dvorských společností i během ceremonií a festivit. I vztahy mezi vládci, mezi mocí světskou a církevní, podléhaly pevnému řádu politických protokolů a rituálů, jež svým dodržováním a opakováním deklarovaly dodržení smlouvy mezi oběma stranami.

Jako první postavy na otáčivé nápravě sedí dvě sfingy hledící mírně pootočenou hlavou na diváky kolem. Sfinx, tvor s lidskou hlavou a poprsím, lvím tělem a orlími křídly ve starém Egyptě zosobňoval vládce, střežil vchod na posvátná území. Řecké sfingy byly zobrazovány výhradně jako ženské postavy u bran chrámových staveb. Z báje o Oidipovi známe hádanku, ve které Sfinga zaměnila čas celého lidského života za jeden pozemský den. V evropském umění není tento motiv příliš častý, začíná se objevovat až na počátku renesance a přeneseně se stává kromě symbolu ochrany také atributem božských tajemství. Sfingy na zlatém voze střeží „poklad“, císařské dary papeži, majetek světského vládce předávaný zástupci boží vlády nad světem.

tato informace získána. Všechny následné publikace (viz kapitola zhodnocení literatury) uvádějí Fiocchiho autorství.

SOA Třeboň, pracoviště Český Krumlov, FPh, RA Schwarzenberg – Hluboká nad Vltavou, kart. 49, J

Za figurami sfing se téměř v životní velikosti objevují postavy dvou efébů¹⁰² v pokleku, kteří oběma pozvednutými pažemi ukazují drahocenný náklad a na čelo vozu. (Obr. 10) Jejich gesta vedou pohled na střed přední části vozu, kde se vyjímá postava Venuše zrozená z lastury. Po stranách lastury, na římse spodní hrany kabiny vozu, jsou proti sobě dvě pololežící protějškové mužské postavy s rohy hojnosti, jedna z nich se opírá o karafu. Můžeme je patrně interpretovat jako abstraktní antická božstva, která zajišťovala mír a blahobyt. Nabízí se srovnání obou skulptur s figurami představujícími alegorie boha Nilu a Tibery na fasádě římského paláce Senatorů (Palazzo Senatorio). Oba říční bohové zaujímají velmi podobný postoj jako mužské postavy na předním čele eggenberského vozu, shodně také drží rohy hojnosti. Každopádně dokazují, že dílna Giuseppe Fiochiniho využívala repertoár římského sochařství, který její mistři museli z autopsie důvěrně znát. (Obr. 12)

V bočních polích čelního panelu se mezi festony vyjímají dva medailony s profilovými portréty, pouze hypoteticky lze dovodit, zda by mohly představovat podobizny císařského páru Ferdinanda III. a Marie Anny Španělské, jakákoliv transkripce chybí.¹⁰³ Celý rámec pak korunuje volutový nástavec se dvěma malými satyry s festony a nárožní polopostavy karyatid.

Zadní strana vozu je doplněna dvěma figurami efébů v pokleku, v téměř v životní velikosti, gestem již diváky na nic neupozorňují, v pažích zdvižených nad hlavu pravděpodobně drželi, nebo zakrývali popruh k okraji vozu. Za nimi v centru zadního panelu se uprostřed rámce složeného z boltcového ornamentu vyjímá stojící postava Cti, Ctnosti, *Virtú*, kterou určuje atribut zářícího slunce na prsou. Kolem ní na attributech kotvy a kola sedí alegorie Naděje a Štěstěny, k nimž na římsách sedící putti přinášejí kartuše s reliéfy dovádějících Néreidek. Nad centrálními figurami se

¹⁰² Efébové byli athénští mladí muži mezi 18-20 rokem, kteří teprve během své dvouleté vojenské služby složili občanskou přísahu a stali se tak plnoprávními občany. Tato praxe byla pravděpodobně rozšířena i v jiných řeckých městských státech.

¹⁰³ Vzhledem k tomu, že Jan Antonín z Eggenberku hodlal zlatý vůz věnovat císařovně a zanechat jej ve Štýrském Hradci, můžeme předpokládat, že by opravdu mohlo jít o ideální podobizny císařského páru.

v nástavci vznášejí mezi dvěma putti habsburská dvouhlavá orlice s císařskou korunou.

Čtyři oblé ornamentálně vyřezávané sloupy nesou střechu ve tvaru baldachýnu, která je z vnitřní strany pokryta zlatou reliéfní řezbou. V rostlinných a akantových drobečcích, které se sbíhají ke středovému medailonu s bohyní Minervou, se opakují motivy korunovaných orlic, puttů, karyatid, festonů, mušlí, maskaronů a akantových úponů.

Habsburské znaky, orlice s královskou korunou na hlavě, jsou také na postranních polích vozu, včleněny do arabeskového ornamentu.

Ikonografický koncept náročné vyřezávané výzdoby zlatého eggenberského kočáru akcentuje účel vozu, a to přivážení darů, jež posílá vládce říše římské, nově korunovaný římský císař a král český, uherský a chorvatský, aby oznámil papeži Urbanu III. svůj nástup na trůn. Jan Antonín z Eggenbergu měl za úkol ujistit papeže, že Ferdinand III. bude věrným katolickým vladařem a bude dbát na blahobyt a štěstí ve svých zemích. Zároveň ale dává prostřednictvím emblematických symbolů na odiv suverenitu a čest panovníka hodlajícího navázat na tradiční a dobré vztahy mezi císařskou a papežskou jurisdikcí.

Vysoká umělecká úroveň řezaných postav je nesporná. Dílna Giuseppe Fiochiniho, ačkoliv dosud nebyly v dostupné odborné literatuře zachyceny další významnější realizace, určitě patřila v Římě v 30. letech 17. století k těm, které zdatně rozvíjely tradici římského sochařství a čerpaly z dědictví antických památek. Figury jsou vyřezány s citem pro kompozici a proporce lidského těla, modelace detailů je precizní a vyvážená. Práce nemohl provádět neškolený sochař či řezbář, pravděpodobně tedy bude autorem sám Giuseppe Fiochini, nebo jiný, dnes neznámý mistr. Krása čtyř efébů bohužel lehce zaniká v lesklém obnoveném zlacení, provedeném při kompletním restaurování v letech 1985 – 1988. Tehdy byly řezby Ústředím umělecké výroby v Jihlavě zcela očištěny, nově nanesen sádrový bolus a provedeno klasické zlacení technologií lesku a matu.

3.2 Intronizační karosa biskupa Troyera

PROVENIENCE/VÝROBA: Francie, Paříž

úpravy Vídeň: malby - Michael Angelo Unterberger a jeho dílenský okruh

DATE: před rokem 1725, úpravy 1746-1747

PŮVOD: pořízena pravděpodobně Louisem Francoisem Armandem du Plessis de Richelieu, zakoupena kardinálem Ferdinandem Juliem hrabětem Troyerem z Troyersteinu v roce 1476

DNEŠNÍ ULOŽENÍ: Arcibiskupství olomoucké, zapůjčeno do stálé expozice Arcidiecézního muzea Olomouc

ROZMĚRY: v. max. 327 cm, š. max. 210 cm, d. 630cm

3.2.1 Původ kočáru

Soubor dochovaných tří slavnostních kočárů v majetku Arcibiskupství olomouckého je výsledkem vypořádání dluhu za stolní stříbro v hodnotě necelých 27 tisíc zlatých, jenž vůči biskupství zanechal po své smrti kardinál Ferdinand Julius hrabě Troyer z Troyersteinu. I když na rozdíl od svých předchůdců¹⁰⁴ se v osobní pozůstalosti biskupa našlo 305 422 zlatých v majetku i aktivech, musel jeho dědic, bratr Kryštof Troyer, vyplatit 195 tisíc za dluhy kapitule, 73 tisíc konzistoři, a „stříbrný dluh“ nahradil souborem třinácti vozů v celkové hodnotě 30 180 zlatých¹⁰⁵. Tím se osobní kočáry biskupa Troyera dostaly do majetku biskupství a do budoucna se staly fideikomisním dědictvím olomoucké arcidiecéze.

Kapitulní volba z 9. prosince 1745, která prosadila jednomyslně jmenování Ferdinanda Troyera do čela olomoucké diecéze, byla ovlivněna faktem, že kníže má velmi dobré zázemí a styky u vídeňského dvora a těší se přízni císařovny Marie Terezie, jejíž dvorní dámou byla biskupova sestra Amálie. Volby byla jednoznačná také díky předchozím velmi dobrým vztahům

¹⁰⁴ Kardinál Wolfgang Hanibal Schrattenbach pro své nákladné vyslanecké mise spotřeboval přes 700 tisíc zlatých z kapitulních výnosů.

¹⁰⁵ ZUBER, Rudolf. *Osudy moravské církve v 18. století 1695-1777. I. díl*. Praha: Ústřední církevní nakladatelství, 1987

Troyera se svými předchůdci, jak s kardinálem Wolfgangem Schrattenbachem, tak biskupem Jakubem Arnoštem hrabětem z Liechtensteina. Biskup – kníže Ferdinand Troyer se hned v lednu roku 1746 vydal do Vídně, aby zajistil a dohlédl osobně na všechna složitá jednání s císařským úřednickým aparátem a papežským nunciem. Kromě úředních povinností se začal starat o naplnění vizuální prezentace svého úřadu, v první řadě o velké portréty do sálů svých rezidencí v Kroměříži i v Olomouci, který objednal u vídeňského mistra a císařského dvorního portrétisty Martina van Meytense a vzápětí i o nákup slavnostních ceremoniálních kočárů, které by mohl využít pro svůj intronizační vjezd do Olomouce. Po biskupu Liechtensteinovi zůstal v kočárovně pouze „velký parádní římský vůz“, který mu přenechal kardinál Schrattenbach na vyrovnání nákladů ke zhotovení zlaté monstrance do katedrály v Olomouci, ostatní kočáry si spolu s ostatním majetkem odvezl do Salcburku, kde byl zvolen arcibiskupem. Nádherný vůz, který Schrattenbach přivezl v roce 1722 z Říma, byl již v roce 1745 patrně silně poškozený. Poslední zmínka v inventářích je z roku 1794, kde se o něm hovoří jako o „*Der alte Schrattenbachische Wagen*“, pak z inventářů mizí, buď se prodal nebo rozebral.

Dochovaná a nedávno částečně publikovaná korespondence, na kterou poprvé upozornila Helena Zápalková a Marta Perůtková,¹⁰⁶ mezi Troyerem a jeho agentem Johannem Heinrichem Schmidtem ve Vídni, poskytuje rámcový přehled a důležité pramenné informace k původu všech tří olomouckých kočárů - velké ceremoniální karosy, která je dnes umístěna v expozici Arcidiecézního muzea v Olomouci, menší ceremoniální karosy zapůjčené do expozice Muzea kočárů v Čechách pod Kosířem a zlaté berliny se znaky Theodora Colloreda-Waldsee deponované v zámecké konírně v zámku v Náměšti na Hané.

Interpretace zmiňované korespondence není úplně jednoduchá, protože se z popisů nedá jednoznačně určit, o kterých vozech Troyer se

¹⁰⁶ *Kočár olomouckého biskupa Ferdinanda Julia Troyera : restaurování 2004-2006*, ed. Zápalková, Olomouc 2006

Schmidtem mluví. Dosavadní úvahy a interpretace shrnuje dvojice Miltová a Suchánek¹⁰⁷ takto: „Nedávný objev vídeňské korespondence Ferdinanda Julia Troyera znamenal nový podnět k přehodnocení tradiční identifikace tří zachovaných olomouckých vozů, s nímž přišel v roce 1960 Václav Burian.¹⁰⁸ Ten na základě studia některých inventářů z 18. a 19. století spojil největší vůz (dnes Arcidiecézní muzeum) s biskupem Troyerem a menší karosu (Náměšť na Hané)¹⁰⁹ s jeho nástupcem Leopoldem hrabětem z Egkhu, zatímco třetí kočár (berlinu) označil vzhledem k erbům Antonína Theodora Colloreda-Waldsee jako akvizici právě prvního olomouckého arcibiskupa. O korekci těchto závěrů se na základě informací ze zmíněné korespondence a inventářů Troyerova majetku pokusily autorky katalogu výstavy restaurovaného největšího kočáru, který ztotožnily s vozem v korespondenci nazývaným „Kinský“ (zřejmě proto, že byl dražší), zatímco menší karosu z Náměště spojily s vozem „Esterházy“ a v případě berlíny zůstaly u Burianova určení. Ani tato identifikace však není zcela přesná. Z korespondence mezi biskupem Troyerem a agentem Schmidtem totiž jednak jasně vyplývá, že kromě oněch dvou vozů byl již předtím, nejspíše v průběhu biskupovy lednové návštěvy Vídně získán ještě jeden vůz. Kromě úvodu Schmidtova prvního popisu z 5. února o tom svědčí i odstavec, kde informuje biskupa o kočáře hraběnky Kinské a ujišťuje se, že spolu s Esterházyho vozem by to měla být již třetí akvizice. I v korespondenci věnované úpravám strojů se hovoří o třech souborech pro šestispřeží, a také když Schmidt informuje biskupa o návrzích výšivek pro „třetí“ vůz, uvádí výslovně, že mají být udělány podle „prvního“ vozu.

Rozhodnout s naprostou určitostí, zda toto roztřídění je konečné a správné, nám nepomohou ani následné inventární seznamy majetku, které nepopisují vzhled kočárů, nebo jejich malby, podle kterých bychom mohli lépe určit, o který kočár se jedná, ale počítají rapidně se snižující počet

¹⁰⁷ Miltová, Radka - Suchánek, Pavel. *Ceremonial Carriages of the Olomouc Bishops and Prague Archbishops of the 18th Century*. In: Umění. Časopis Ústavu dějin umění Akademie věd České republiky, 57, č. 1. Praha: ÚDU AV ČR, 2009, s. 26-52.

¹⁰⁸ Burian, Václav. *Olomoucké slavnostní vozy z 18. století*, in: Sborník Vlastivědného muzea v Olomouci B/IV, 1960, s. 113-131

¹⁰⁹ Karosa je od roku 2011 zapůjčena v Muzeu kočárů v Čechách pod Kosířem.

zlatých třapců a třásní. Proto se musíme opřít o logické úvahy, další prameny a obrazovou dokumentaci, stylový a uměleckohistorický rozbor kočáru a jeho řezbářské i malířské výzdoby a dosavadní restaurátorské průzkumy, po kterých ostatně volal již Václav Burian ve svém prvním pokusu o roztřídění a pojmenování kočárů¹¹⁰.

Zcela jasné je, že jednu ceremoniální karosu zakoupil Ferdinand Troyer hned po svém prvním příjezdu do Vídně v lednu 1746, možná byla její akvizice předjednána ještě dříve, než si ji přijel biskup prohlédnout. Pokud bychom tento první zakoupený kočár ztotožnili s největší olomouckou karosou, (obr. 13) pak zcela jistě nejde ani o kočár nabízený hraběnkou Kinskou, ani o kočár v korespondenci zvaný „*Esterházyho*“. Restaurování velké karosy biskupa Troyera odhalilo zakrytý erb na mosazných krytech pružin u podvozku kočáru. (Obr. 14 a 15) Mezi figurami andílků v oválné kartuši restaurátoři sňali krytku středového oválu a objevili znak se třemi krokvemi, který patřil rodu vévodů du Plessis de Richelieu.¹¹¹ Pokud je tato domněnka správná, pak bychom mohli určit provenienci kočáru i dataci *ante quem*, protože by se jednalo o jednu ze čtyř luxusních karos z šedesáti devíti kočárů průvodu slavného vjezdu k vídeňskému dvoru v roce 1725, kterým se uvedl nový vyslanec francouzského krále Ludvíka XV. Louis Francois Armand du Plessis de Richelieu.¹¹²

Komplexní restaurování kočáru v letech 2004 – 2006 odhalilo rozsah úprav prováděných po nákupu ve Vídni, které pro biskupa Troyera po jeho odjezdu zpět do Olomouce dozoroval jeho agent Johann Heindrich Schmidt, a částečně také sestra Amálie, která se angažovala v dohledu nad návrhy na

¹¹⁰ Burian, Václav. 1960

¹¹¹ Miltová, Radka - Suchánek, Pavel 2009. Znak rodu Plessis de Richelieu jsou tři červené krokve na stříbrném poli.

¹¹² V dobových popisech se vjezd vyslance Armanda du Plessis popisuje takto: „*les Carrosses du corps de l'Ambassadeur. garny en dedans et dehors de velours cramoisy, en dehors les quatre grands panneaux estoient charges des armes de l'Ambassadeur, brodés en Relief avec des Cartouches. Le chiffre de l'Ambassadeur Brodé de meme remplissoit les petits panneaux des cotés. Le Gd panneau de derriere etoit chargé de broderie d'or en relief, de meme que l'Imperiale, dont le velours etoit couvert des Gros Branchages de Broderie d'or en relief, qui se reunissant dans le milieu formoient une espece de fleur...*“ – převzato z Wackernagel, Rudolf. *Der Französische Krönungswagen von 1696 – 1825*, Berlín, 1966. Str. 137

umělecké práce. Z korespondence mezi Schmidtem a biskupem sice vysvítá, že původně se biskup chystal provádět na kočáru pouze dílčí opravy interiéru kabiny, opravy čalounění a strojů, aby mohl kočáry použít už v květnu na cestu k biskupskému svěcení, nakonec však byl kočár doplněn o nové řezby na nárožních sloupcích, kompletně přezlacen a zcela přemalován. Veškerá vnitřní výbava a čalounění s bohatou plastickou dracounovou výšivkou všech tří kočárů pochází z renovace z roku 1746-1747 a je to práce vídeňských krumplérů.¹¹³ (Obr. 16)

Úpravy všech částí výzdoby se protáhly, takže poprvé se renovované kočáry, nebo alespoň některý z nich, mohly představit až při slavnostním vjezdu do císařské rezidence ve Vídni 11. října 1746, kam se biskup dostavil složit lenní slib císařovně Marii Terezii. Nákladné přemalování, včetně vnějších úprav řezb a výměny vnitřního čalounění, bylo definitivně ukončeno v polovině příštího roku a 26. srpna 1747 vjel biskup Ferdinand Troyer hrabě z Troyersteinu do Olomouce ke slavnostní intronizaci. (Obr. 17)

K dalším úpravám kočáru došlo v roce 1886 za episkopátu arcibiskupa a kardinála Bedřicha Egona hraběte z Fürstenberka.¹¹⁴ Během této opravy, došlo k výměně spodní části podvozkových komponent, hlavně spodní část točny, která byla doplněna jasanovým dřevem s odlišným rukopisem reliéfní řezby polychromované bronzem.¹¹⁵ Poměrně masivní přestavba byla vedena snahou po rekonstrukci poškozených míst, vyměňované části byly dořezávány podle původních. Na nepřístupné straně přední části točny byl restaurátory v roce 2005 objeven řezbářsky provedený nápis Josef *Wytrisal*, 1886, což je patrně jméno truhláře, který prováděl výměny zcela degradovaných a staticky nevyhovujících částí podvozku.

¹¹³ *Kočár olomouckého biskupa Ferdinanda Julia Troyera : restaurování 2004-2006* , ed. Zápalková , Olomouc, 2006

¹¹⁴ Bedřich Egon hrabě z Fürstenberka (8. října 1813, Vídeň, Rakousko – 20. srpna 1892, Hukvaldy) byl kardinálem a v letech 1853 - 1892 šestým arcibiskupem olomouckým.

¹¹⁵ Vondráček, Václav. Restaurování dřevěných prvků. In Zápalková, Helena ed. 2006, str. 23

Kromě této opravy se v roce 1886 na příkaz kardinála Fürstenberka prováděly také opravy textilního vybavení interiéru¹¹⁶ a zřejmě byla nově zhotovena, nebo výrazně opravována vrcholová koruna na střeše kočáru. Před restaurováním bylo z vizuálního průzkumu jasné, že koruna je spíše textilní práce, pokrytá hustou dracounovou výšivkou a nikoliv kovotepecky nebo kovolitecky zhotovený kus. (Obr. 18) Vrcholová kytice byla demontována na jednotlivé listy a korunka rozebrána na díly z různých materiálů. Překvapivě se ukázalo, že materiálem výplně vrcholové koruny není dřevo, ale papírová hmota, pravděpodobně pojená kličem. Tato výplň byla napadena hmyzem a uvnitř se zcela rozpadala. Proto byla koruna z papírmaše odstrojena a v osově dřevěné formě pod dracounovými listy byla nalezena autentika o opravě kočáru v září 1886.¹¹⁷ Z lístku psaného tuší se dovídáme, že Pier Henrij, vyšivačský mistr z rakouské Vídně dostal 22. září zaplacen 1146 zl. (Obr. 19, 20) Renovace je datována 11. září 1886 pro hraběte kardinála Fridricha Fürstenberka, z čitelných podpisů mohu uvést jména Ant. (R)allmistera?, Floriančice a Rocha Wenzela, po boku lístku uvedeno slovo Kroměříž, snad odkaz na místo jejich působiště nebo bydliště. Pravděpodobně byl v té době kompletně vyměněn také sametový potah podlahy a stupátek a některých řemenů a jména řemeslníků dokládají tyto opravy.

Rok po dokončeném restaurování v roce 2006 se v hospodářských místnostech budovy olomouckého arcibiskupství našly všechny tři potahy na kozlík, vídeňské práce z doby renovace, které byly považovány za ztracené. Stejně jako čalounění a textilní výzdoba kabin obou karos a zlaté berliny, jsou potahy na kozlík bohatě vyšívány vysokou plastickou dracounovou výšivkou s identickým dekorem každého z kočárů. Díky dlouhodobému „uschování“ se dochovaly v dobrém stavu. (Obr. 21)

¹¹⁶ Foltýnová, Marie. *Restaurování textilních částí výzdoby*. In Zápalková, Helena ed. 2006, str. 29-30. Publikováno také v příspěvku ze semináře Restaurování textilu – zkušenosti a praxe, 15. října 2009. Společnost pro technologie ochrany památek – STOP

¹¹⁷ Perem psaný údaj o opravě i se jmény mistrů na malém lístku papíru byl předán do archivu Arcidiecézního muzea Olomouc.

3.2.2 Ikonografie a výzdoba kočáru

Bohatá figurální výmalba bočních polí kabiny Troyerovy největší karosy je jednoznačně zasvěcena čtyřem přírodním živlům, které jsou zcela v duchu dobové invence odvozeny z předloh nejrozšířenějších ikonologických příruček. Ripova *Iconologia* vyšla poprvé roku 1593 a od té doby byla tato základní ikonologická encyklopedie soustavně vydávaná v nových a doplňovaných vydáních i jazykových mutacích, bylo by s podivem, kdybychom nemohli nalézt analogické předobrazy k výjevům na dveřích, bočnicích a zadní stěně kabiny kočáru.

Kdo byl přímým inventorem ikonografického programu nové výmalby Troyerových kočárů při jejich přestavbě ve Vídni, se patrně nedovíme, pokud nebudou objeveny dnes neznámé archivní záznamy. Pro výzdobu panelů kočárů v 18. století není výběr tématu čtyř živlů, čtyř světadílů, čtyřech ročních období, čtyř ctností, či dalších čtveřic alegorií a personifikací, ničím výjimečným, s podobnými programy se setkáme na dochovaných kočárech napříč všemi evropskými sbírkami.

Obraz na horním zadním panelu kabiny karosy, tedy na největší vodorovné ploše kočáru, která navíc nebyla zakryta divákům žádnou jinou součástí kočáru a byla díky vyvýšenému umístění viditelná i z velké dálky, nebyl na povrch namalován, ale nalepen. Hypoteticky je tento způsob vysvětlitelný dílenskou praxí a spěchem na renovaci všech tří Troyerových kočárů. Nebylo v silách jednoho malíře, aby naplnil představy objednavatele v tak krátkém čase, zakázku bylo nutné rozdělit mezi několik spolupracujících umělců. Všechny malby vykazují vysokou uměleckou úroveň, zadní plátno se však svou kvalitou vymyká propracovaným rukopisem, hlubokým koloritem i pojetím námětu. Malba byla již před restaurováním v odborné literatuře připsána Johannem Kronbichlerem¹¹⁸ dvornímu malíři a členu vídeňské Akademie Michelangelovi Unterbergerovi, který pro Troyera pracoval i v pozdějších letech. Plátno nalepené na zadní

¹¹⁸ Kronbichler, Johann. *Michael Angelo Unterberger*, Salzburg 1995, str. 194

straně karosy s námětem Triumfu obnovujícího se dne ¹¹⁹ lze srovnat s dochovanými, dnes sejmutými, protějškovými obrazy Dne a Noci ze supraport schönbrunského sídla.

I když přesně nejsme zpraveni o tom, jak došlo ke kontaktu Troyera s malířem Unterbergerem, víme, že hrabě byl poměrně přesně obeznámen s praxí na císařském dvoře a v souladu se svou politikou a mecenášstvím neváhal oslovit přední umělce pracující pro vídeňský dvůr a zajistit si tak naplnění svých představ pro reprezentaci své osoby i úřadu. Záznamy o malbách pro tuto ceremoniální karosu, ani účty se nedochovaly. Je tedy možné, že plátno bylo v atelieru umělce již hotové a podle něho pak byla upravena ikonografie maleb celé karosy. S malbou přímo na kabinu kočáru měl Unterberger zkušenosti z poloviny třicátých let, pro císařský dvůr vymaloval alegorické výjevy na slavnostní karose, která se později zúčastnila korunovačního průvodu císaře Josefa II ve Frankfurtu nad Mohanem.¹²⁰ Stejně tak mohl malíř být zaneprázdňen jinými zakázkami, takže pro Troyera namaloval pouze hlavní plátna na zadní panely renovovaných vozů. Rozhodně druhé plátno, na karose zvané Esterházy, bylo již také Suchánke, připsáno Michelangelovi Unterbergerovi. Zadní panel berlíny, třetího renovovaného vozu je dnes zakryt plátnem s černým nátěrem, zda by se pod ním mohl skrývat třetí nám neznámý obraz, je diskutabilní.

Unterbergerova malba na plátně představuje alegorii Dne odhánějícího Noc (obr. 22) v podobě mladého okřídleného muže ve dvojkolce tažené čtyřspřežím různě zbarvených koní, kteří tak symbolizují různé denní doby – rozbřesk, poledne, smrákání a půlnoc. V jedné ruce drží jinoch kruh, atribut

¹¹⁹ Obrazem se podrobně zabývala studie P. Suchánka, která navazovala na jeho dříve publikované práce s R. Miltovou. Miltová, Radka - Suchánek, Pavel 2009.

Dále pak Miltová, Radka - Suchánek, Pavel. *Kočáry olomouckého biskupa Ferdinanda Julia Troyera z Troyersteinu*. In: *Olomoucké baroko. Výtvarná kultura z let 1620-1780. 1. Úvodní svazek. Proměny ambicí jednoho města* / Olomouc: Muzeum umění Olomouc, 2010.

Suchánek, Pavel, *Triumf obnovujícího se dne*, Umění a duchovní aristokracie na Moravě v 18. století. Nakladatelství Barrister a principal, Masarykova univerzita Olomouc, Brno 2013, s. 36-48

¹²⁰ V 19. století byl kočár celý natřen na černo a používán jako pohřební a smuteční kočár. Dnes jsou malby odkryty, zlacení na řezbách je ale stále skryto pod druhotnou černí. Je umístěn v expozici KHM Wagenburg v Schönbrunnu ve Vídni.

roku nebo dráhy Slunce, druhou pozvedá pochodeň, světlo, které odhání temnotu. Koně představujícího svítání ovládá opratěmi Jitřenka, dívčí okřídlená postava s lucernou a zářící hvězdou nad hlavou. Před vozem prchá žena s tmavými křídly v temném šatu pokrytém hvězdami, Noc, která v náruči svírá dvě spící nemluvnata, bílé a černé, Spánek a Smrt. Přestože Den zde triumfuje, je Noc ověncena květinovým věncem, její vláda se zase v určený čas obnoví.

Motiv času, koloběhu střídání dne a noci, nikdy neukončeného procesu výměny vlády světla a temnoty, v duchu barokního étosu doplňují alegorie hlavních živlů, které jsou součástí cyklických změn přírody.

Pro alegorii živlu Vzduchu je vyhrazena levá boční strana kočáru, který je vyobrazen na středním panelu dveří v podobě boha Aiola pozvedajícího žezlo nad čtveřicí větrů Zefyrem, Eurem, Boreem a Notem. (Obr. 23) Figury větrů jsou věkově odlišeny podle své síly a světových stran. V okolních polích se objevují žánrové výjevy hrajících si putti s atributy souvisejícími s větrným živlem. V jedné scéně si putti pouštějí do větru mýdlové bubliny, v jiné se věnují hře na hudební nástroje. Spodní pole je vyhrazeno další alegorické postavě vanoucího větru.

Na pravé straně bůh Poseidon na voze s dvouspřežím mořských koní představuje alegorii Vody. Jeho syn Triton s lyrou, zakroucenou lasturou, jež dokáže uklidnit mořské vlny, zachycuje nymfu plující v mořských vlnách na delfinu. Kolem nich se v dalších polích opět objevují putti s předměty spjatými s vodní tematikou, mušlemi, perlorodkami, pádlem, sítí na rybolov. V nejmenších polích jsou vyobrazeni vodní ptáci, snad rackové, vedle nich opět putti s mořskými atributy mušlí a korálů. (Obr. 24)

Na zadní straně kočáru, ve spodním poli pod plátnem se scénou Dne zahánějícího Noc, je vyobrazena alegorie Ohně, Hefaistos a jeho sicilská kovářská dílna. Kovář olympských bohů právě dokončil zbroj pro Achilea, štít, který mu podává jeden z Kyklopů, brnění, kopí, meč a helmice jsou složeny opodál. Další tři tříoci pomocníci jsou vyobrazeni při práci u kovadliny.

Zemi představuje tradičně bohyně Démétér jedoucí na dvoukolce, doprovázená dvěma putti se symboly zemědělství a úrody. Dvuhlavého draka, který se chystal sežhnout úrodu, ale byl bohyní přemožen a zapřažen k vozu, řídí putti s pochodní zkázy. Pro tento výjev byl vyhrazen čelní panel pod předním oknem kabiny.

Všem popisovaným malbám navrátilo restaurování jejich svěží rokokovou barevnost, zdůraznilo pastelové tóny a modelaci inkarnátů postav a umožnilo ocenit rukopis druhého, dosud neurčeného malíře, který by mohl pracovat v okruhu vídeňské Akademie. Kompozice alegorických výjevů, hravost a invence doprovodných žánrových scén, svědčí o školené osobnosti schopné pracovat podle vlastních návrhů na variacích tradičních ikonografických témat.

Pod obrazem na plátně s námětem Triumfu obnovujícího se dne byla po sejmutí plátna objevena poměrně zachovalá malba. Na zlatém podkladu je v duchu dekorativního malířství na dvoře Ludvíka XIV. vymalován groteskový bohatě členěný rámec složený z ornamentu zalamované pásky, mřížky, akantových rozvilin s vázami, košíky, hermovkami, maskarony a ženskými bytostmi s dračím tělem, v jehož středu sedí alegorie křesťanské Lásky. Žena v červeném šatu v modrém plášti k sobě vine dítě a v napřažené ruce drží hořící srdce¹²¹. Scénu ještě doplňují vznášející se putti zavěšující na rám květinové festony. V medailonu pod sedící Caritas je monochromní výjev, který je již bohužel špatně čitelný. (Obr. 25)

Celková kompozice obrazu s námětem Caritas i detaily jednotlivých prvků ornamentu jsou natolik blízké grafickým předlohám a pracím Jeana Pierra Beraina staršího i jeho syna Jeana Beraina mladšího, že můžeme předpokládat, že podkladem pro návrh kompozice byl některý z jejich četných vzorníků nebo je návrh přímo prací berainovské dílny.¹²² (Obr. 26) Několikatisícové náklady jednotlivých grafik i sborníků se šířili během 18. století po celé Evropě a staly se inspirací dalším následovníkům. Groteskní

¹²¹ Podle Iconologie Cesare Ripy, typ Carita 2, v edicích bez vyobrazení, pouze s popisem.

¹²² Srv. Berain, Jean. Ornaments – Paris cca 1703

- <http://diglit.ub.uni-heidelberg.de/diglit/berain1703> . Odkaz ověřen 2.3.2015

berainovská ornamentika zahrnovala nejen rostlinné a zoomorfní ornamenty, ale také početné variace na droleriové motivy hermovek, rokají, mušlí, figur, váz, festonů, motivů mřížky i pásy, drapérií a čabrak. Kromě maleb se tyto prvky uplatňují i v repertoáru motivů plastických řezeb a kovářských i pasířských výrobků, za všechny je třeba upozornit zejména na dokonale zpracovaný kryt pérování podvozku s okřídlenými bustami a dvojicí putti nesoucích druhotně zakrytý erb vévody z Richelieu.

Jak asi mohla vypadat celá původní výmalba kočáru z první třetiny 18. století, se nedestruktivními metodami nepodařilo zjistit. Podle restaurátorského průzkumu pod malbou přední desky, bočnic a dveří se původní polychromie zachovala jen minimálně, s jistotou lze konstatovat, že se jednalo o figurální náměty a na spodních stranách dveří byly rozpoznány motivy mušlí s perlami a válečných trofejí. Caritas tak mohla být doprovázena dalšími dvěma teologickými ctnostmi, Vírou (Fides) a Nadějí (Spes), nebo některými ze čtyř kardinálních ctností podle traktátu Tomáše Akvinského *Summa theologiae*, Moudrostí (Prudentia), Spravedlností (Iustitia), Mírností (Temperantia) a konečně Statečností, Rozvahou (Fortitudo). Podle analogií se pravděpodobně v bočních polích na zlatém pozadí skvěl znak nebo emblém vévody z Richelieu.

3.2.3 Analogické exponáty ve sbírkách světových muzeí

Pokud předpokládáme vznik kočáru v Paříži před rokem 1725, pak můžeme ve světových sbírkách hledat srovnatelnou analogii k jeho konstrukci a tvaru, řezbám a tvarosloví kovových doplňků. V lisabonském Museo dos Coches jsou uloženy karosy pařížské provenience, u třech z nich je však datace doložena do poslední třetiny 17. století a odpovídá tomu i slohová stylizace dekoru a maleb, které odpovídají starší vrstvě výmalby Troyerova kočáru, objevené pod Unterbergerovým plátnem. Kočár Patriarchů, vyrobený pro lisabonského kardinála, je na bočních stranách na zlaté polychromii zdoben alegoriemi čtyř světadílů, na zadní výplni je pak centrální výjev s figurami Naděje, Víry, Lásky, Pravdy, Spravedlnosti a Slávy.

Malby jsou původní, v Lisabonu byly pouze později domalovány do středu bočních dvířek kardinálské erby. Ornamentální bordura polí je tvořena převážně květinovými festony, lemující prolamovaný rámec je vyplněn geometrickým šrafováním s rohovými akanty, nedosahuje široké škály groteskních motivů berainovské francouzské ornamentiky z počátku 18. století.

Dva kočáry královny Marie Františky Savojské – Nemours (dřívější Mademoiselle d'Aumale) se rovněž zachovaly v původní podobě. Ikonografický program malby obou karos zcela odpovídá politickým i dynastickým vazbám královského páru. První karosa byla věnována francouzským králem Ludvíkem XIV.¹²³ při příležitosti sňatku Marie Františky s portugalským králem Alfonsem IV. v roce 1666. Centrální výjev na zádi představuje monumentální personifikaci Královského majestátu, nebo Vlády. Další plochy pak jsou zdobeny bohatým ornamentem s erby obou královských manželů. Na druhé karose se na zadním panelu ve florálním ornamentu na zlatém pozadí vznášejí alegorie Války, Moudrosti, Slávy, Spravedlnosti a Milosrdenství. Na dveřích pak dvě ženské figury nesou štíty s erbovními znaky Portugalska a panství Savojsko-Nemourského s iniciálami královny, tento kočár si patrně přivezla královna z Paříže také jako svatební.

¹²³ Marie Františka Savojská byla sestřenicí Ludvíka XIV.

3.3 KAROSA S MALBAMI ČTYŘ SVĚTADÍLŮ, ZVANÁ ESTERHÁZY

PROVENIENCE/VÝROBA: Francie, Paříž

úpravy Vídeň: malby - Michael Angelo Unterberger a jeho dílenský okruh

DATE: před rokem 1725, úpravy 1746-1747

PŮVOD: zakoupena od blíže neurčeného hraběte Esterházyho kardinálem Ferdinandem Juliem hrabětem Troyerem z Troyersteinu v roce 1476

DNEŠNÍ ULOŽENÍ: Arcibiskupství olomoucké, zapůjčeno do stálé expozice Muzea kočárů v Čechách pod Kosířem

Inv. č. nezjištěno

ROZMĚRY: v. max. 300 cm, š. max. 197 cm, d. 590cm

3.3.1 Původ kočáru

Druhou karosu dnes deponovanou v Muzeu kočárů v Čechách pod Kosířem s alegorickými malbami čtyř světadílů zaznamenávají inventáře olomouckého arcibiskupství různě. (Obr. 27) Burian, který se zabýval jako první rozborem inventářů, o této karose soudí, že je akvizicí z období episkopátu Leopolda Egkha, který byl ve funkci v letech 1758 – 1760. Vychází z inventáře jeho pozůstalosti ze dne 30. 1. 1761, kde se nově objevuje pod položkou *Ein andere detto Galla-Waagen*, zatímco velká karosa z pozůstalosti Julia Troyera je vedena jako *Erster Galla Wagen*. V následujících inventářích z roku 1780, 1793 a 1794 jsou kočáry vedeny jako *Erster Galla-wagen*, myšlen Troyerův kočár, *Zweiter Galla wagen* a *Dritter Galla wagen*, což je patrně zlatá berlina. Z doby Bedřicha Furstenberka je zachován soupis po roce 1873, kde jako kočár s označením č.1 je uveden *Prachtwagen*, č.2 *Troyerscher Prachtwagen*, a pod číslem 3 *Kinskischer Prachtwagen*. V inventurním soupisu pozůstalosti ze dne 24. 6. 1793 je pak první kočár charakterizován *Grosser Galla-prachtwagen* (*sogenannter Maria Theresia Wagen*), pod číslem 2 *Grosser Galla-wagen* a konečně s číslem tři je spojen *Kleiner Galla-wagen* (*sogenannter*

Kinskischer).¹²⁴ Označení vozu s číslem dvě jako *Troyerscher Prachtwagen* považuje Burian za mylné, právě kvůli svému přesvědčení, že k jeho zakoupení došlo až v době Leopolda Egkha.

Další badatelé, jak Zápalková, tak Miltová se Suchánkem, na rozdíl od Buriana docházejí k závěru, že menší karosa, označovaná v inventářích číslem 2, a postupně pod názvy *Ein andere detto Galla-Waagen*, *Zweiter Galla wagen*, *Troyerscher Prachtwagen* a *Grosser Galla-wagen*, je onou menší karosou, která byla jako třetí kočár nabídnuta ve Vídni v roce 1746 ke koupi agentu Johannu Heindrichu Schmidtovi pro jeho pána Ferdinanda Julia Troyera před nástupem na olomoucký biskupský stolec. V korespondenci ze dne 5. 2. 1746 se Schmidt Troyerovi zmiňuje o nabídce buď obchodníka či zprostředkovatele Satlera, který nabízí vůz Esterházy za 2000 zl. V následujícím dopise o esterházyovském kočáře píše: „...*Tento rovněž v Paříži zhotovený vůz jsem opět vyzkoušel a byl jsem posílen v přesvědčení o dobrém nákupu...*“¹²⁵ Karosu tedy Troyer zakoupil, nechal přemalovat a přechalounit během následujících měsíců vídeňskými umělci a řemeslníky.

Který zástupce rodu Esterházy je v korespondenci míněn se dosud nepodařilo zjistit. Miltová a Suchánek¹²⁶ hypoteticky uvažují o možnosti, že by vůz pocházel z majetku ostríhomského arcibiskupa Imricha Esterházyho, který zemřel těsně po zvolení Ferdinanda Julia Troyera olomouckým biskupem. Imrich Esterházy byl arcibiskupem jmenován v roce 1725, pokud by si parádní kočár pořizoval ke své slavnostní intronizaci, datace karosy by tak byla určena ante quem k tomuto roku. Tvar kabiny, technické řešení podvozku i výzdobný aparát řezby by tomuto datování odpovídal.

Podoba karosy po vídeňské renovaci interiéru a maleb se víceméně autenticky dochovala ve stavu, v jakém ji viděli Troyerovi současníci. Přesto byla používáním a stářím poznamenaná, což neušlo úředníkům pečujícím o biskupský fideikomisní majetek. Zmínky o špatném stavu vozu v inventárních soupisech vyústily v opravu karosy během episkopátu Theodora Kohna v roce 1896, během níž došlo k přemalbě erbů Kohnovým

¹²⁴ Burian, Václav, 1960. Str. 129

¹²⁵ Zápalková, Helena ed. 2006

¹²⁶ Miltová, Radka – Suchánek, Pavel 2009. V poznámce č. 29

osobním znakem, dále k obnově červeného laku podvozku, rozsáhlým kolářským opravám a výměnám a restaurování malířské výzdoby kabiny. Přímo na podvozku kočáru jsou poznamenána jména lakýrníka Gottwalda Gueta z Mohelnice¹²⁷, na kování dveří je vyraženo jméno pasíře Karla Prawdy.

3.3.2 Výzdoba kočáru a ikonografie maleb

Také tato ceremoniální karosa má uzavřenou čtyřmístnou kabinu se spouštěcími okenními tabulemi ve dveřích. Řezbářská výzdoba podvozku i kabiny je zlacená, veškeré výplně kabiny jsou pokryty olejomalbou. Bočnice, včetně výplní dveří nejsou na rozdíl od karosy z Arcibiskupského muzea děleny, horní části polí jsou zdobeny reliéfními řezbami drobných kvítků. Silné oblé nárožní sloupky se rolují u paty kočáru do mohutných útvarů s rostlinným ornamentem. Středové medailony dveřních ráků ve tvaru květu pupavy lemují dva boltce s perlovcem.

Podvozek na jedné rozvoře vpředu přechází do dvojice ohnutých tzv. labutích krků, *col de cygne*, který ústí do točny s vztyčeným čelním podstavcem pod kozlíkem pro kočího. Konec rozvory kryje šklebící se maskaron, motiv maskaronu je na kočáře opakován vícekrát. (Obr. 28) Bohatá a precizní reliéfní řezba je kromě výše zmíněných ornamentálních prvků, boltce, perlovce a kvítků doplněna mušlovcem a akantem. Přední podstavec nad točnou vrcholí velkým maskaronem, ověnceným rákosovými květenstvími, jež spolu s mušlovcem navozují domněnku, že by mohl být aluzí na Neptuna, vládce moří. Symboliku vodního živlu totiž připomíná i mohutná řezaná konstrukce zadní rozsochy s medailonem uprostřed lastury, nad kterou je stylizovaná hlava mořské nestvůry. V medailonu je namalovaný erbovní znak arcibiskupství olomouckého se středním, druhotně na konci 19. století doplněným, osobním civilním erbem arcibiskupa Theodora Kohna¹²⁸ ve

¹²⁷ Podpis lakýrníka na podvozku kabiny - Gotwald Guet, Lakirer Muglitz 1896 24/12.

¹²⁸ Prof. ThDr. Theodor Kohn (22. března 1845 Březnice - 3. prosince 1915, Ehrenhausen) byl sedmým arcibiskupem olomouckým (1892-1904). Byl to první olomoucký arcibiskup, bez aristokratického původu.

středovém oválu, loďky na rozbouřeném moři a hvězdou na černém poli.
(Obr. 29)

Na vrcholu střechy je výrazná vyřezávaná ozdoba složité kompozice z trojice plastických kartuší s malovanými erby arcibiskupství olomouckého a znakem arcibiskupa Kohna, korunovaných akantovou kyticí, kolem erbů vidíme figurku s helmou či jinou exotickou pokrývkou hlavy, gryfa a lva. Patrně chybí ještě čtvrtá figura. (Obr. 30) Středové spojení vypouklých erbů evokuje model země, kolem kterého tančí zástupci světadílů podle dobových představ. Vrcholová ozdoba tak přímo souvisí s ikonografickým programem maleb na všech polích kabiny. Čtyři velké tabule, na dveřích, přední výplň pod oknem a zadní dolní výplň, jsou dekorovány alegorickými postavami čtyř tehdy známých světadílů – Asie, Evropy, Ameriky a Afriky.

Na pohledově levé straně kabiny vidíme ve středním poli na malbě na dveřích ženskou postavu personifikace Evropy v antikizujícím šatu s vlasy svázanými na římský způsob. Sedí na kamenném podstavci, na kterém je rozprostřený plán s nákresem architektonické stavby, další atribut stavitelského umění, centrální kupolovitá stavba chrámu, je pak v pozadí výjevu. Atributy malířství- paleta se štětcí, sochařství – busta státníka, sochařské kladivo, hudby – loutna, literatury – kniha, vzdělání – těleso zemského globu, zastupují jednotlivá odvětví věd a umění, na něž Evropu upozorňuje putti s úhelníkem u jejích nohou. Válečné prapory a zbroj se štítem a helmicí pod nohama Evropy symbolizují triumfální válečnickou historii tohoto kontinentu. Na svůj tradiční atribut, bílého koně, poukazuje sama Evropa s žezlem v druhé ruce. Její gesta, směr pohledu i postoj preferující umění a vědy před válečnými konflikty, jejichž symboly zašlapává, jasně prozrazují záměr vyzvednout klady starobylého kontinentu ve světle jeho humanitních úspěchů nežli připomínat dobyvačnost a téměř neustálé války. Nad Evropou letící andělek troubí na nástroj zvaný lura, v ruce drží palmovou ratolest.

Obě boční pole vedle dveří představují protějškovou dvojici alegorií Míru a Hojnosti, *Pax* a *Abundantia*. V souvislosti s naznačeným ikonografickým programem alegorického zobrazení Evropy se ženská postava, oděná ve zbroji s kopím a olivovou ratolestí, bude pojit spíše

s alegorií Míru, než Síly (*Fortezza*), která mívá kromě těchto atributů ještě další symboly síly. Hojnost představuje mladá dívka v rozevlátém šatu s atributy zemědělství a bohaté úrody v rohu hojnosti. Obě tyto alegorie mají předobrazy v ripovském ikonologickém konvolutu ustálených obrazových schémat, které se v nekonečných mutacích objevovaly v umění s mytologickým a alegorickým námětem.

Pravá strana kočáru je věnována personifikaci Asie, kterou představuje žena s turbanem v orientálním šatu a hůlkou či berlou s tureckým půlměsícem na špici. (Obr. 32) Stejně jako u Evropy jsou válečné atributy vesměs trofeje a zbraně orientálního původu – toulec s šípy, štít, kyrys a trubka, složeny u jejích nohou. Andílek jedoucí na dromedárovi za postavou Asie drží vztyčený další její atribut, žerď s vlajícím koňským ohonem. V pozadí jsou vyobrazeny plachetnice plující na moři. Doplnující dvojice v bočních polích je k výkladu poněkud složitější. Postava muže v antické zbroji s dvěma věnci z dubového listí a bylin, stojícího na okraji propasti, představuje opět téměř doslovnou citaci personifikaci Lásky k vlasti, *Amor della Patria*, podle Ripovy ikonologie, jejíž zobrazení nacházíme v edici vydané Giovannim Zaratinem Castellinim v roce 1645 v Benátkách.¹²⁹ Postava ženy na druhém bočním poli se svazkem prutů, fascies, a granátovým jablkem v pozdvížené ruce v citované ripovské příručce obrazovou předlohu nemá. Snad by mohla být ztotožněna s alegorií Spravedlnosti, moudrého soudu, vzhledem k fascies, vysvětlení uniká také atribut černého ptáka, snad vrány,¹³⁰ nebo orla,¹³¹ u jejích nohou.

Personifikace Ameriky se nachází na přední straně kočáru, indiánská žena s čelenkou z ptačího peří sedící v člunu, oblečená do domorodého oděvu z šupin a per, má na zádech toulec se šípy, opírá se jednou rukou o

¹²⁹Ripa, Cesare: *Iconologia : Divisa In Tre Libri Ne i quali si esprimono varie imagini di Virtù, Vitij, Affetti, Passioni humane, Arti ... / Ampliata Dal Sig. Cav. Gio. Zaratino Castellini Romano in questa vltima editione di Imagini, & Discorsi, con Indici copiosi, & ricorretta.* - Venetia: Tomasini, 1645

Dostupné z : <http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/ripa1645/0101>

Na straně 110 je u hesla *Amor Della patria* postava vojáka v římské zbroji s helmou na hlavě, v rozpažených rukou drží dva rozdílné věnce (dubový s žaludy a lístkový). Otočená je směrem ke kouřící propasti na druhé straně hoří oheň.

¹³⁰ Suchánek – Miltová, 2009

¹³¹ Burian, Václav 1960

luk. (Obr. 32) Druhou rukou zvedá hlavu omámeného nepřítele, kterého má ve člunu pod sebou. Ve člunu je také putti se sítěmi na rybolov, ve vodě se plíží velmi dobře anatomicky zachycený krokodýl.

Africký kontinent na spodním zadním poli kabiny karosy zastupuje černošská žena s dítětem (tmavé putti?) a papouškem, na hlavě má sloní masku a opírá se o lva a roh hojnosti. V pozadí se uplatňuje krajina s vrchy, palmový háj a slon.

Unterbergerova malba na plátně, vlepená na horní výplni kabiny se zdánlivě odchyľuje od ikonografického námětu se čtyřmi světadily. (Obr. 33) Bůh Pan, napůl člověk, napůl kozel, s pastýřskou holí sedí na kupovitém oblaku a objímá nymfu držící vlající šál. Zády k divákům se k ústřední dvojici obrací bůh času, Chronos, s přesýpacími hodinami obtočenými uroborem, hadem zakusujícím se do vlastního ocasu, alegorii nekonečna, cyklického opakování nového začátku pocházejícího z konce. Kosa před boky Chrona naznačuje konečnost lidského žití. Koloběh života, živé i neživé přírody, střídání ročních období, je symbolizován velkým kolem s loukotěmi v pozadí oblačného mraku za nymfou. Pomíjivost času také vyjadřuje skupinka tří putti, pouštějících mýdlové bubliny. Spojení boha Pana s časem a koloběhem života se opět opírá o ripovskou ikonografii, kde překlad Panova jména ve významu universum je vztažen k pojmu *Mondo*, Svět.¹³² Malba tak spojuje svět, představovaný v novověku čtyřmi světadily, a plynutí času, které veškerý poznatelný svět ovládá. Chronos Panovi ukazuje, že skutečným pánem není vládce světa, ale věčný koloběh života, který uplývá spolu s časem jako písek v přesýpacích hodinách.

Opět stojíme před otázkou, zda vlepená malba na zádi kabiny podmínila ikonografické náměty ostatních maleb na kabině, nebo naopak byl nejprve stanoven ideologický a ikonografický program, dle kterého celá renovace probíhala. Rekonstrukci akvizice tří biskupských kočárů ve Vídni roku 1746, díky dochované korespondenci mezi agentem Schmidtem a biskupem Troyerem, docházím k závěru, že kompletní ideu nemohl mít biskup Troyer připravenou předem, než se rozhodl všechny kočáry renovovat.

¹³² Miltová a Suchánek se ve výkladu odkazují na tuto publikaci: Buscaroli, Piero. Cesare Ripa. Iconologia (Edizione pratica), Milano 1992, kterou jsem neměla k dispozici.

Jelikož Unterberger pro biskupa namaloval pouze dvě plátna a na další malířské výzdobě kočárů se nepodílel, předpokládám, že biskup nejprve zakoupil nebo zadal oba obrazy, kterým se pak podřídila ikonografická výzdoba všech ostatních polí kabin obou karos. Podíl biskupova osobního zapojení do ideové a ikonografické koncepce výzdoby kočárů se nám zřejmě zcela objasnit nepodaří.

3.3.3 Analogické exponáty ve sbírkách světových muzeí

Podobně jako v případě velké Troyerovy karosy se i tato karosa dá komparovat s exponáty z lisabonského muzea. Především ikonografický program s námětem čtyř světadílů se vyskytuje i na královských vozech, na voze vyslance vévody de Ribeyra nebo na kočáře pro Marii Annu Rakouskou.

Tvarem kabiny a kompozicí rozdělení polí, řešením ornamentálních řezeb rozsoch se středovým vypouklým medailonem, se velmi přibližuje esterházyovskému kočáru francouzská karosa prince Karla Fridricha vévody Holštýnsko-Gottorfského z kremelské sbírky v Moskvě. Datována je do roku 1721, kdy Karel Fridrich přijel na dvůr cara Petra Velikého dohodnout spojení s Ruskem, které bylo nakonec potvrzeno jeho sňatkem s carovou dcerou Annou Petrovnou.

Velmi zajímavým detailem je zejména u karos kování krytu na pérování u paty kabiny. V případě esterházyovské karosy se setkáváme s důkazem importu kočárových komponentů napříč Evropou. Velikostí, ornamentem i tvarem, naprosto totožný kryt nacházíme také na karose z portugalské expozice ve Vila Vicosa, na karose královny Šarloty Joaquiny Boubonské, která si tři vozy přivezla ze Španělska při svém sňatku s králem Janem VI. Španělská karosa je datována do první třetiny 18. století. Další, lehce modifikovaný, nicméně velmi podobný kryt s motivem mušlovce, mřížky a vrchního akantového listu, vidíme i u tzv. jídelního kočáru krále Jana V. Portugalská práce, datovaná před rokem 1729, je jedním ze souboru 24 kočárů, který král Jan V. použil při ceremoniálu setkání princezen s korunními francouzskými princí u řeky Caia na hranicích Španělska a Portugalska.

3.4 BERLINA ARCIBISKUPA COLLOREDA

PROVENIENCE/VÝROBA: Francie/Paříž

DATE: první třetina 18. století, úpravy 1746-1747 a 1777

PŮVOD: pořízena blíže neurčenou hraběnkou z rodu Kinských, zakoupena kardinálem Ferdinandem Juliem hrabětem Troyerem z Troyersteinu v roce 1476, od roku 1477 užívána arcibiskupem Antonínem Theodorem Colloredo-Waldsee

DNEŠNÍ ULOŽENÍ: Arcibiskupství olomoucké, zapůjčeno do stálé expozice zámku Náměšť na Hané

Inv. č. 02

ROZMĚRY: v. max. 260 cm, š. max. 190 cm, d. 600cm

3.4.1 Původ kočáru

Ceremoniální berlina se znaky hraběte Antonína Theodora kardinála Colloredo-Waldsee-Mels se do fideikomisu Arcibiskupství olomouckého dostala s vypořádáním dluhu arcibiskupa Julia Troyera vůči kapitule i biskupství, jak už bylo zmíněno v předchozích kapitolách

¹³³ a částečně v rozboru literatury. (Obr. 35) Poprvé se o berlíně v odborné literatuře zmiňuje Václav Burian ¹³⁴ ve třetí kapitole své studie, kde hned v úvodu rozporuje označení vozu v soupisech z doby kardinála Fürstenberka jménem *Kinský* a jeho označení číslem 3 na kozlíku považuje za důkaz, že během sepisování majetku došlo k posunu jednotlivých položek. Zabývá se také porovnáváním údajů z historických inventářů, které se většinou vůbec nepopisují malířskou nebo řezbářskou výzdobu, ale zapisují se zejména počty zbylých trápců, k jejichž velkým úbytkům docházelo při používání kočárů. Zde je asi na místě podotknout, že všechny tři olomoucké kočáry

¹³³ Kapitoly věnované karosám olomouckého arcibiskupství 3.2.1 a 3.3.1.

¹³⁴ Burian, Václav 1960

jsou vybaveny v interiérech po obvodu stropu kabiny, polštářů i záclon, dracounovými trásněmi s trapečky ze spletených dracounových šňůrek s mašličkami a kvítky ze stáčených drátků a papírků obalených dracounovou nití, které byly původně umístěny v rozestupech cca 3-5 cm. Mezi trapečky bývá v průměru cca 30 stáčených šňůrek-trásní, z toho vyplývá, že počtem trásní v inventářích v řádu stovek je bezpochyby míněn počet trapečků.¹³⁵ Trásně všech tří kočárů jsou stejné provenience a ze stejné manufakturní výroby, vyráběly se v nekonečné metráži. Rozdíl v počtech trapečků sice může být způsoben rozdílnou délkou obvodu kabiny kočárů, museli bychom však znát původní počty trapečků, bez úbytků, abychom mohli podle těchto počtů určit, ke kterému vozu záznamy patří. Burian se dále nechává při identifikaci a určení vozu zmást erby Antonína Theodora Colloredo-Waldsee na bocích, předpokládá, že kočár byl pořízen brzy po nástupu arcibiskupa do funkce a vznik kočáru tedy klade do poslední třetiny 18. století. Typ kočáru nerozlišuje, ale všiml si, že na rozdíl od karos je jediná rozvora nahrazena dvěma postranicemi a střecha vozu nemá ozdobný nástavec.

Další informace o původu berlíny se dovídáme z korespondence mezi Juliem Troyerem a jeho agentem Johannem Heinrichem Schmidtem ve Vídni, kterou v osobních písemnostech biskupů v olomoucké pobočce Zemského archivu Opava našla Marta Perůtková a Helena Zápalková.¹³⁶ V kapitole k historii kočárů v katalogu k restaurování Troyerovy karosy autorky nespojily ani jeden z kočárů, o kterém pojednává osobní korespondence hraběte a agenta, s touto berlínou. Kočár, který nabízela hraběnka Kinská za 4500 zl. včetně postrojů na koně i dalšího příslušenství, (což chtěl Schmidt usmlouvat na 3500 zl., přičemž počítal ještě s opravami v celkové výši 500 zl.), identifikují jako právě restaurovanou největší olomouckou karosu biskupa Troyera s malbami čtyř živelů. Druhou karosu pak za akvizici pod názvem „*Ersteházy*“, berlínu Helena Zápalková považuje

¹³⁵ Zde se opírám o vlastní nepublikované poznatky z restaurování textilní výzdoby Troyerova kočáru, restaurování tří potahů na kozlík, které byly objeveny v roce 2012 a průzkumy dalších olomouckých kočárů.

¹³⁶ Zápalková, Helena ed. 2006

stejně jako Burian za vůz pořízený až za episkopátu Colloredo-Waldsee, ale jeho vznik podle řezbářské výzdoby s množstvím rokokových detailů posouvá do 1. třetiny 18. století. Podobně jako oba velké Troyerovy kočáry byl podle ní zakoupen ojetý a pro potřeby nového majitele byl druhotně upraven a přemalován. Proti tomu staví svou hypotézu Radka Miltová a Pavel Suchánek, kteří vidí v berlíně třetí z vozů, které zakoupil pro kardinála Troyera jeho agent Schmit ve Vídni právě od dosud neurčené hraběnky Kinské.

Otázkou provenience výroby zlaté berlíny se badatelé příliš nezabývali, Burian v 60. letech 20. století nedisponoval velkým přehledem o možných centrech karosářských dílen, neměl srovnání se souborem dochovaných exemplářů, aby se pokusil o komparaci. Zápalková se samostatně berlíně věnuje jen v souvislosti s oběma karosami, problém určení místa výroby vozu neřeší, stejně jako dvojice Miltová – Suchánek. V katalogu výstavy „Zapřažená krása“, kde je u místa výroby hypoteticky uvedena Vídeň. Jan Štěpánek¹³⁷ uvedený u hesla věnovaného berlíně hned na počátku píše, „...Jedná se o stejný typ vozu jako v případě berlíny ze zámku Český Krumlov. Totožný je i způsob ikonografické výzdoby karoserie. Nereprezentuje však zapřaženou krásu světskou, ale církevní.“ Toto tvrzení ale opírá pouze o druhotně namalovaný znak a monogramy církevního hodnostáře, nikoliv o skutečnost. Kromě erbu biskupa a znaku arcibiskupství totiž žádné jiné církevní symboly nebo atributy ve výzdobě berlíny nejsou.

Zlatá berlina, opatřená znaky hraběte Antonína Theodora Colloredo-Waldsee, podle mého názoru byla vyrobena ve Francii, v pařížských dílnách a zde byla také provedena i malířská výzdoba, která odpovídá rozšířeným vzorníkovým předlohám Jeana Beraina staršího i jeho syna, rytce Jeana Beraina mladšího, v pozdějších modifikacích jejich ornamentiky ve 20. letech 18. století. K tomuto závěru mne kromě arabeskového dekoru vede návrhová kresba na výzdobu kabiny *grand carossa* pařížského designéra Milota z roku 1723 a srovnání s dalšími exponáty ze světových sbírek, u nichž je prokázána francouzská provenience, především kočár Jana V.

¹³⁷ Sojka, Jaroslav ed. 2014

z Muzea Louise Filipa na zámku Eu. (Obr. 36) Nedořešena zůstává otázka první majitelky berlíny, hraběnky z rodu Kinských, jejíž totožnost by mohl objasnit až podrobný restaurátorský průzkum, který by pomocí nedestruktivních metod napomohl rozpoznání původního rodového znaku ve štítu erby, který je nyní pod přemalbou s erbem biskupa Colloredo-Waldsee. V nápadné akcentaci motivu lva nejen na řezbách, ale i v malbě, můžeme spatřovat osobní devizu prvního objednavatele a spolu s rodovým erbem jej spojit s určitou historickou osobností a dobovým kontextem.

Během oprav a přestaveb po zakoupení souboru kočárů byla berlíně vyměněna, stejně jako oběma karosám, vnitřní textilní výzdoba s nákladnou krumplářkou výšivkou a pořízen nový potah na kozlík.¹³⁸ Pokud došlo k nějakým větším přemalbám kromě erbu, nelze to z vizuálního průzkumu rozeznat. Ceremoniální berlína na restaurování teprve čeká. K přemalování středních štítů erbu se znaky a monogramy biskupa Antonína Theodora Colloredo-Waldsee nemohlo dojít dříve, než v roce jeho nástupu do funkce, po 1777.

3.4.2 Ikonografie výzdoby kočáru

Berlinu na dobové poměry poměrně přesně zachycuje kresba Františka Antonína Palka¹³⁹ z roku 1747 intronizačního průvodu biskupa Ferdinanda Juliána Troyera. Na kresbě je čitelná jasně rozvržená výzdoba se znakem biskupa na bočních dveřích a rohové sloupky kabiny s řezbářskou výzdobou putti na nárožích kabiny. Zřetelně je také vidět maskaron na přední nápravě pod kozlíkem s kočím a vrcholová knížecí ozdoba na střeše kočáru

Tvar kabiny berlíny je dynamicky prohýbaný, od spodu se kónicky rozšiřuje směrem nahoru, kde je zakončen výrazně vydutou střechou potaženou usní a po celém obvodu lemovanou kovovou pozlacenou

¹³⁸ Všechny tři vídeňské potahy na kozlík, bohatě vyšíváné stejnými vzory, jako vnitřní čalounění kočárů, se našly náhodou při vyklizení hospodářských prostor olomouckého arcibiskupství v poměrně dobrém stavu. Po odstranění plísni nebyly potahy nijak výrazně poničeny.

¹³⁹ Určení kresby publikoval Suchánek. In Suchánek, Pavel 2013

ornamentální bordurou se dvěma řadami velkých vypouklých hřebů, mezi nimiž jsou pravidelně rozmístěny vždy čtyři kovové vázy s vrcholovými čučky. Na místě středové ozdoby zůstal pouze spodní postament, nebo kryt, samotná vrcholová ozdoba se nedochovala. Na výše zmiňované kresbě z intronizačního Troyerova vjezdu je vrcholová ozdoba zachycena, s dávkou představivosti se dá odhadovat, že to mohla být koruna s figurálním nebo zoomorfním námětem, možná orlem¹⁴⁰.

Podvozek kočáru je zdoben zlatým reliéfním ornamentem na červeném polimentu. Obě rozvory mají po délce s řadu esovitých úponků a na pohledové straně jsou zakončeny vyřezávanými lvími mascarony. Bohatě je vyřezávaná také opora pod kozlíkem, kde se ve středu dvou stáčených volut objevuje motiv lva ještě jednou, tentokrát v podobě lví hlavy se zkříženými tlapami. (Obr. 37) Dva mužské mascarony nalezneme pak po stranách této podpěry, mezi nimi propracovaný systém rokokových ornamentů, palmety, kartuše s mřížkou, zalamovaný páskový ornament, části květinových festonů, esovitých úponků a akantových lístků, který se naplno rozvíjí do mohutně plasticky vyřezávané rozsochy nad zadní nápravou. I zde se opakují výše vyjmenované motivy, rozsocha je ale zakončena prolamovanou volutovou římsou s festony a mísou květin a ovoce. Pod vyvýšenou rozsochou konstrukci podvozku zdobí precizně modelované mascarony divých mužů, ve středu pak vprostřed rámu z bolcového ornamentu s volutovým zakončením a palmetami spatřujeme mascaron dívky. (Obr. 38) Oba motivy jsou symbolem mužského a ženského principu a duality světa. Festony a mísy s ovocem zase představují blahobyť, dostatek.

Dalším motivem se světskou tematikou jsou putti, kteří se objevují na všech čtyřech, respektive osmi, nárožích, protože jsou umístěni jak v horních tak i dolních rozích kabiny, kde také plní funkci krytů zavěšení kabiny na masivní řemeny. Čtyři putti na horních rozích kabiny se živě zavěšují na

¹⁴⁰ Spolehlivost takové informace je ale značně malá, vrcholové ozdoby se často obměňovaly. Například kočár Karla VII byl zachycen v průběhu doby se třemi různými vrcholovými ozdobami – rokajovou ornamentální skulpturou, korunou se žezlem na podnožce s poduškou a figurální kompozici okřídlených alegorií vynášejících královskou korunu. In Schmidt. *Der Krönungswagen Kaiser Karls VII. Wahl und Krönung in Frankfurt am Main 1742*. Bayerland: Dachau, 1992

volutové zakončení rohových sloupků, a kromě jednoho jsou obráceni směrem k divákům. (Obr. 39) Pouze jediný putti, při pohledu zpredu vlevo nahore, se k nám obrací svými zády. Natočení figurky a nápadné vystrčení jejích sedacích partií nezůstalo bez povšimnutí. V krátké poznámce, věnované spisovateli O.F. Bablerovi k sedmdesátinám, se tímto „neslušným“ gestem zabýval olomoucký badatel Eduard Wondrák ¹⁴¹, k uspokojivému vysvětlení ale nedošel.¹⁴²

Od horních rohů se opět velmi bohatě vine řezba kolem všech sloupků konstrukce kabiny, do které jsou vsazeny výplně boků, okna a dveře. Kromě výše vyjmenovaných prvků, jsou ve střezech lemování jednotlivých polí, dveřních i okenních rámců, umístěny středové kartuše s akantovými listy a festony. Na dolních patních výběžcích kabiny sedí, nebo se spíše prolézají, na čtyřech ležících lvech další figury putti. (Obr. 40) Kompozice řezbářské výzdoby kabiny s výraznými středovými kartušemi, symetricky uspořádané do pravidelného střídání bohatší a jemnější výzdoby, ale hlavně motiv putti na ležících lvech je nápadně shodný s řešením výzdoby Milonova návrhu pro velkou karosu z roku 1723.¹⁴³ (Obr. 41)

Na zlatém pozadí všech polí kabiny berlíny se uplatňuje stejný program malířské výzdoby, prezentace majitele prostřednictvím jeho erbu umístěného ve středu symetricky rozvržených kompozic arabesky a grotesky ve stylu Ludvíka XIV. a jeho dvorního designéra Jeana Beraina staršího.¹⁴⁴ Malba je poměrně kvalitní, i když nedosahuje jemnosti berainovských arabesek známých z vydávaných sborníků dekoru, architektonické prvky jsou provedeny s důrazem na zachycení hloubky prostoru i hry světla a

¹⁴¹ Wondrák, Eduard. *Neobvyklá nesouměrnost ve výzdobě arcibiskupského kočáru*. In Zprávy Vlastivědného ústavu v Olomouci. Olomouc: Vlastivědný ústav, 1961. ISSN 0139-617X. Str. 15-16

¹⁴² Sice uvádí řadu příkladů, převážně v architektuře, kde se od středověku často na hlavicích sloupů setkáváme s podobnými „žertovnými“ výjevy. Nakonec Wondráček dochází k názoru, že se tímto gestem projevuje lidová pověřčivost a prostředek k odehnání ďábla.

¹⁴³ Kresbu jsem přejala z publikace Elmara von Schmidta. Von Schmidt, Elmar 1992. Kresbu publikoval opakovaně i Wackernagel. Schmidt, ani Wackernagel neuvádějí, kde přesně se kresba nalézá.

¹⁴⁴ Jean Berain starší titul *Dessinateur de la Chambre et du cabinet du Roi* obdržel roku 1674. Po otci pak tutéž funkci zastával i syn Jean Berain mladší, který pokračoval v práci a odkazu svého otce.

stínu, figurální prvky jsou načrtnuté, prozrazují malířovu nejistotu zejména v detailech inkarnátů.

Malby s erby či monogramy jsou po všech stranách kabiny. Horní pole přídě je zaslepeno a potaženo černě natřeným plátnem. (Obr. 42) Obě boční pole u dveří jsou zdobena zjednodušenou verzí středové kartuše s architektonickým podstavcem, v jejímž centru není erb, ale oválný medailon s monogramem iniciál biskupa A T C. (Obr. 43) Na výplních dveří, přídě i zádě, jsou ve středu kompozice velké kartuše s biskupským erbem. Na malované profilované římse s děleným nástavcem a volutami spočívajícími na čtyřech lvích tlapách, se vzhůru rozvíjí zelenavý boltcový dekor s motivem mřížky a lambrekýnu, na kterém spočívá v ornamentální kartuši čtyřikrát dělený erb olomouckého arcibiskupství se středovým oválem rodového znaku Antonína Theodora Colloredo-Waldsee, stříbrného kolmého břevna na černém poli. Erb je nad kartuší korunován mitrou a knížecí korunou, za erbem jsou domalovány zkřížené atributy moci, meč a biskupská berla. Pod domalovanými heraldickými klenoty, mitrou a knížecí korunou lze (na zádi kabiny) vysledovat prosvítající listovou knížecí korunu s diadémy a hroty ve tvaru lilií. (Obr. 44)

Přímo na spodní římse ve středu sedí lev se vztyčenou hlavou a ve zdvižené tlapě drží trojhrotou vidlici nebo snad kost. Po stranách na nástavcích jsou dva pávi, nad nimiž dva géniové drží rohy hojnosti, další dva géniové vynášejí vzhůru středovou kartuši s erbem. Symboly hojnosti, blahobytu a nesmrtelnosti či nehynoucí slávy, na kterou poukazují pávi a rohy hojnosti s festony z ovoce, se patrně váží k rodu objednavatele ze světské aristokracie, s největší pravděpodobností s knížecím titulem, stejně jako motivy lva, který by mohl být přímo jeho osobní devizou.

3.4.3 Analogické exponáty ve sbírkách světových muzeí

Při prvotních komparacích jsem se soustředila na vídeňskou expozici kočárů ve Wagenburgu, kde jsem předpokládala nalézt analogické příklady

berlin, nebo výzdobného systému kočárů datovaných do období 1700-1750. Postupně jsem ale vyloučila možnost, že by zlatá berlina se znaky Colloredo-Waldsee mohla pocházet z Vídně. Do konce první třetiny 18. století byla velmocí kočárové výroby, a to především kočárů slavnostních a ceremoniálních, Francie, resp. Paříž. Dalším centrem v tomto období byly dvorské dílny ruského císařství, kam však imperátoři zvali západní, především francouzské, italské, či německé umělce, aby navrhli architekturu, výzdobu a dekorace kočárů podle posledních módních trendů na evropských dvorech. Také Portugalské království mělo své dílny, přesto se v jeho kočárovkách nacházelo největší množství kočárů z Francie, ať už si je s sebou přivážely princezny provdávající se k portugalskému dvoru nebo byly posílány francouzským králem jako dar.

Tři karosy sledovaného období i provenience se dochovaly v podstatě v původním stavu v Muzeu kočárů v Lisabonu. Nejstarším příkladem je karosa královny Marie Františky Savojské, který byl věnován Ludvíkem XIV. u příležitosti jejího sňatku s králem Alfonsem VI. v roce 1666. Řezbářská výzdoba kabiny je u tohoto vozu střídá, malířská složka ještě nedosahuje jemnosti berainovské ornamentiky a nedává příliš vyniknout zlatému pozadí. Sestavení kompozičního i ikonografického schématu malby ale v podstatě odpovídá kompozici malířské výzdoby berlíny. To platí i u obou dalších mladších příkladů. Kočár Patriarchů byl vyroben na objednávku portugalského královského dvora, později sloužil lisabonským kardinálům. Datace nebyla upřesněna, podle tvaru kabiny a zcela rovných okenních rámců se nejspíš kloním k zařazení do období mezi roky 1660 – 1680. Na nárožích kabiny se objevují figurální motivy, ženské karyatidy, putti s festony a na dolních patách čtveřice ležících sfing. Nejmladší karosa prince Františka, vévody z Beja, je datovaná do let 1700-1750. Erb v kartušovém rámu je pouze na dveřních výplních, na ostatních polích jsou alegorie čtyř ročních období.

Berlina portugalského krále Jana V. v expozici Museu Louise Filipa na zámku Eu je nejstarším dochovaným kočárem francouzské provenience ve Francii. Vzácně se dochovala jedna ze dvaceti čtyř slavnostních berlin

objednaných portugalským panovníkem v Paříži u příležitosti tzv. Setkání v Caia roku 1727, kde došlo k zasnoubení princezen portugalských a španělských s korunními princí. Po roce 1807 se berlina dostala do Brazílie spolu s prchajícími následníky francouzské koruny před napoleonskými vojsky. Tím byla ušetřena povinného zničení většiny královských kočárů po vyhlášení francouzské republiky. Na zámek Eu byla berlina zakoupena vévodou z Eu a jeho manželkou Isabelou v roce 1905.¹⁴⁵ (Obr. 36) Celkový charakter, tvar i konstrukce kabiny berlíny z Eu, rovněž malířská složka v analogické kompozici ornamentální bordury se středovým výjevem na zlatém pozadí, je natolik blízký berlíně colloedovské, že není pochyb o jejich shodné provenienci i dataci.

Mnohem bohatší řezbářskou výzdobu nese také karosa Karla VII. Albrechta Bavorského, dnes ji spatříme v muzeu zámku Nymphenburg¹⁴⁶. V lednu 1742 byl vévoda Albrecht Bavorský během válek o nástupnictví na habsburském trůnu a za podpory francouzských vojsk zvolen císařem jako Karel VII. a ve Frankfurtu nad Mohanem korunován svým bratrem, kolínským arcibiskupem a kurfiřtem Klementem Augustem. V korunovačním průvodu jel v právě v této nádherné pařížské karose, datované obvykle kolem roku 1730.¹⁴⁷ V celém aparátu řezeb dynamicky a souvisle pokrývající kabinu i podvozek karosy nalezneme opět jednotlivé prvky ornamentálního tvarosloví olomoucké berlíny, i když pochopitelně provedení řezeb je na daleko vyšší sochařské úrovni, karosa byla nepochybně nákladnější akvizice s důrazem na reprezentaci panovníka. Na podvozku zaujmou především lví, mužské i fantastické maskarony a podobně jako u berlíny i ležící lvi u paty kabiny. Umělecká výzdoba už opustila styl Ludvíka XIV. a plně rozvíjí rokokovou ornamentiku později přejatou vídeňským dvorem, kde začaly po roce 1725 ceremoniální kočáry vyrábět dvorské vídeňské dílny spolupracující s umělci vídeňské Akademie.

¹⁴⁵ Dostupné z : <http://www.musees-haute-normandie.fr/fr/ressources-educatives/les-oeuvres-commentees-12/la-berline-de-jean-v-de-portugal/> . Ověřeno 10.6.2015

¹⁴⁶ Dostupné z: <http://www.schloss-nymphenburg.de/deutsch/marstall/index.htm>. Ověřeno 10.6.2015

¹⁴⁷ Kugler, Georg, Johannes. *Die Wagenburg in Schonbrunn*. Gratz, 1977

Wackernagel, Rudolf. *Bayerische Kronunswagen im Marstallmuseum*. Munchen, 1967

3.5 CEREMONIÁLNÍ KAROSA ARCIBISKUPSTVÍ PRAŽSKÉHO

PROVENIENCE/VÝROBA: Francie

DATE: 1700 - 1720

PŮVOD: Z majetku litoměřického biskupa Mořice Adolfa Karla vévody ze Sachsen-Zeits , od roku 1759 v držení pražského arcibiskupa Jana Mořice Gustava z Manderscheid-Blankenheimu

DNEŠNÍ ULOŽENÍ: Arcibiskupství pražské, deponováno v jízdárně Národního hřebčína Kladruby nad Labem

ROZMĚRY: v. max. 250 cm, š. max. 200 cm, d. 630 cm

3.5.1 Původ kočáru

V archivech Arcibiskupství pražského se nepodařilo nalézt žádné bližší informace, jak se parádní karosa dostala do pozůstalostních soupisů arcibiskupa Manderscheida po jeho úmrtí v roce 1763.¹⁴⁸ Z doby episkopátu Jana Mořice Gustava z Manderscheid-Blankenheimu nejsou známy prameny s popisem arcibiskupova vjezdu do Prahy nebo k intronizaci. Antonín Podlaha jen letmo shrnuje ceremoniál uvedení biskupa Manderscheida do katedrály sv. Víta, kam ovšem podle vzoru Kristova vešel pěšky v bělozlatém pluviálu.

O nedoloženém převozu kočáru do pražské arcibiskupské rezidence se vědělo od roku 1759, kdy po voze, vedeném v inventářích litoměřického biskupského pláce ještě v roce 1742, zahájili pátrání úředníci vyřizující po smrti litoměřického biskupa Mořice Adolfa Karla vévody ze Sachsen-Zeits inventarizaci majetku. Záhy se zjistilo, že hledaný vůz se nachází v Praze, nicméně zahájené vyšetřování nepřineslo žádné výsledky, a tak byl nakonec kočár ponechán v arcibiskupské jízdárně a zapsán posléze do fideikomisu Arcibiskupství pražského pod charakteristikami *Sachsenzeitsischer Wagen* či *Gallawagen, gewöhnlich die Sachsen-Zeits genannt*.

¹⁴⁸ Podlaha, Antonín. Arcidiecése pražská v době arcibiskupa Jana Mořice Gustava hraběte z Manderscheidu (1734-1763)., *ČKD, 1908/10*, str. 656-662, cit dle: <http://depositum.cz/knihovny/ckd/strom.clanek.php?clanek=3064> (2015)

Arcibiskup Jan Mořic Gustav z Manderscheid-Blankenheimu se po roce 1741 dostal do nemilosti nástupkyně na císařském i královském trůnu, Marie Terezie, které její nástupnictví po otci Karlu VI. zaručila většina evropských států uznáním pragmatické sankce. Řada panovníků nakonec přece jen vystoupila s vlastními nároky.¹⁴⁹ Výsledkem vpádu saských vojsk do Čech a dobytí hlavního města Prahy bylo, že se bavorský král a říšský kurfiřt Karel Albrecht nechal prohlásit českým protikrálem 7. prosince 1741. V tomto aktu se pražský arcibiskup Jan Mořic Gustav z Manderscheid-Blankenheimu osobně angažoval a během aktu pomazání osobně asistoval.¹⁵⁰ Následnou korunovaci Marie Terezie v roce 1743 v Praze proto vedl olomoucký arcibiskup Jan Arnošt z Liechtensteina. Snad se karosa z litoměřického biskupství dostala do Prahy během této korunovace, v jejímž průvodu samozřejmě litoměřický biskup Mořice Adolfa Karla ze Sachsen-Zeitz jel a vzhledem ke svému zvyklostem a požadavkům na reprezentaci jistě ve svém nejparádnějším voze. Litoměřický biskup byl obecně znám svým luxusním způsobem života¹⁵¹, díky němuž byl na litoměřické biskupství nakonec v roce 1746 uvalen konkurs. S jistou dávkou obrazotvornosti si lze představit, že mohl zlatou bohatě zdobenou karosu u pražského arcibiskupa ponechat v zástavě za nadměrné výdaje pobytu v Praze během korunovačních slavností, jistotu by však mohl přinést jen spolehlivý písemný pramen.

Kočár nepochybně přešel do Prahy z majetku litoměřického biskupa Mořice Adolfa Karla vévody ze Sachsen-Zeitz, s otázkou jeho původu je to však poněkud složitější. Pro osobu biskupa v novověku byly kočáry jejich symbolickým atributem sounáležitosti s jejich aristokratickým původem

¹⁴⁹ Bavorský kurfiřt Karel VII. Albert usiloval o českou královskou korunu a část Rakouska, pruský král Friedrich II. Veliký o Slezsko, saský kurfiřt a polský král August III. o Moravu s titulem moravského krále, ba i španělský král Filip V. toužil po rakouských državách v Itálii. Marii Terezii by tak zůstalo jen torzo rakouských zemí a Uhry, o něž zjevně nikdo nestál.

¹⁵⁰ Korunovační klenoty se tou dobou nacházely ve Vídni, samotný akt korunovace Karla českým králem se tedy v roce 1741 nekonal. Marie Terezie na zradu části českých stavů nezapomněla, a když se 12. května 1743 stala českou královnou, nedala popravit nejhorlivější přísluhovače Karla Albrechta z řad panstva jen proto, že nechtěla, aby na počátku její vlády stála smrt.

¹⁵¹ VLNAS, Vít, *Vévoda Mořic Saský, enfant terrible na litoměřickém biskupském stolci*, in: Kaiserová Kristina (ed.), *Čechy a Sasko v proměnách dějin*, Ústí nad Labem Univ. J. E. Purkyně 1993, s. 441-448

nebo dokonce příslušnosti k panovnickým rodům. Mnoho příležitostí, kdy by ve své funkci mohli okázale dávat najevo tuto skutečnost, nebylo. Především se biskup, jako příslušník aristokracie mohl prezentovat při svém vjezdu do rezidenčního města před svou intronizací a během následujících ceremonií během intronizace. Když 26. září 1731 zemřel královéhradecký biskup Václav František Košínský z Košínu, jmenoval císař Karel VI. novým královéhradeckým biskupem již 8. října právě Mořice, papežem byl potvrzen 3. března 1732. Mořic nastoupil do funkce 3. června 1733, ale ihned požádal o přeložení do Litoměřic. Tam také s velkou pompou vjel 7. prosince, aby převzal insignie svého úřadu. Popis slavného litoměřického vjezdu reprodukuje ve své studii brněnští historici, Radka Miltová a Pavel Suchánek.¹⁵² *„Podobu ceremoniálu a funkci vozu lze dobře demonstrovat na vjezdu Mořice Saského do Litoměřic 7. prosince 1733. Církevnímu nastolení saského vévody na biskupský stolec předcházelo velkolepé procesí vozů a jezdců, které do města vstoupilo Dlouhou branou a doprovázelo biskupa ulicemi lemovanými diváky a různými obrazy ke katedrále sv. Štěpána. Předvoj tvořila jízdní jednotka granátníků a hudebníci s hoboji, lesními rohy a bubny ve skvostných uniformách a livrejích a za nimi exotický zástup mouřenínů a „Türcken und Tartar in ihrer National-Kleydung“. Dále následovala kavalkáda dvaadvaceti vozů (tažené čtyřspřežím) s klérem litoměřické diecéze, uspořádaným podle hierarchie svých úřadů a hodností. Potom již bylo možné zahlédnout první vévodovy osobní vozy (tažené šestispřežími), přivážející na intronizaci litoměřické kanovníky a další významné preláty. Závěr průvodu pak tvořili hosté z řad světské reprezentace ... Ještě před nimi však jel nejceněnější biskupův vůz, označovaný jako „Ehren-Wagen“. Byl prázdný a podle soudobého komentáře mělo toto výjimečné umělecké dílo („die Seltzamkeit der Kunst“), překypující zlatem, zářícími křišťály, uměleckými malbami a množstvím vnitřních i vnějších ozdob vysoké ceny, vyjadřovat knížecí velikost jeho vlastníka („eine Hoch-Fürstliche Herrlichkeit“).*

¹⁵² Miltová, Radka - Suchánek, Pavel. Ceremonial Carriages of the Olomouc Bishops and Prague Archbishops of the 18th Century. In: Umění. Časopis Ústavu dějin umění Akademie věd České republiky. Praha : ÚDU AV ČR 57, č. 1, (2009,) s. 13-14.

3.5.2 Provenience výroby a datace, ikonografie výzdoby kočáru

Zlatá, vyřezávaná a bohatě malovaná karosa, která se pravděpodobně účastnila intronizačního vjezdu v Litoměřicích, byla tedy rozhodně vyrobena před rokem 1733. Autoři výše zmiňované studie vznik kočáru stručně a bez dalšího vysvětlení kladou do 20. let 18. století, další úpravy odhadují až na konec 18. století, kdy kočár přešel z osobního vlastnictví arcibiskupů do majetku Arcibiskupství pražského. Tam také kladou zlatou výmalbu s erby a drobným ornamentem. Otázku provenience výroby vozu neřeší vůbec. Nikterak se nepozastavují nad údajem z inventáře v roce 1763, kde je zmiňováno polstrování růžovým sametem. Jaroslav Sojka v katalogovém heslu výstavy „Zapřažená krása“¹⁵³ považuje kočár za saskou práci, uvádí neznámého výrobce a dílenský okruh drážďanského dvora během 30. let 18. století.¹⁵⁴ Karosa však svým tvarem a výzdobou spíše odpovídá francouzským kočárům mezi lety 1700 – 1720.

V současné době je kočár deponován v jízdárně Národního hřebčína v Kladrubech nad Labem. Pro výstavu „Zapřažená krása“ na Pražském hradě v roce 2013-2014 uvažovalo Diecézní konzervátorské centrum Správy Arcibiskupství pražského o jeho zapůjčení. Pro tento účel byl prováděn předběžný restaurátorský průzkum skupinou odborných restaurátorů, který vedl k závěru, že kočár není v takovém stavu, aby snesl opakovaný transport a mohl být vystaven, takže se od expozice upustilo. (Obr. 44)

Během předběžného průzkumu bylo konstatováno, že kočár nejeví známky zásadní přestavby ani renovace. Podle vizuálního průzkumu maleb kabiny se nezdá, že by pod vrstvou zlaté polychromie byly jiné, starší malby. Zcela jistě však byly přemalovány erbovní štíty ve středech bočních a dveřních polí, okolní heraldický hermelínový závěs korunovaný klenotem knížecí koruny je patrně také z etapy přemalby, pod odpadajícími krakelami prosvítá původní zlacení. Původní erbovní štíty lze částečně rozeznat, ale pro jasnou a

¹⁵³ Karosa nakonec nebyla vystavena, nicméně v katalogu k výstavě je zastoupena plnohodnotným katalogovým heslem.

¹⁵⁴ Sojka, Jaroslav ed. 2014

nevyvratitelnou identifikaci erbu pouze vizuální průzkum nestačí. Bude třeba výzkum doplnit nedestruktivními zobrazovacími metodami, nejlépe rentgenologickým snímkováním nebo nasnímáním pod UV zářením.

Konstrukce podvozku se jeví jako původní, pokud proběhly nějaké opravy během 19. století, nejsou při vizuálním ohledání patrné. Co ale prošlo většími úpravami je vnitřní čalounění interiéru. Dochováno zůstalo v podstatě jenom podstropní čalounění z červeného hedvábného sametu s aplikovanou výšivkou ze širokých stříbrných dracounových stuh a spodní závěsy sedáků, opatřené stejnou aplikací. (Obr. 45) Dveřní čalounění, polstrování zadní stěny interiéru, záclonky (kromě velkých červenostříbrných štrápců), i potah podlahy a nástupních schůdků, vše bylo vyměněno, nebo zakryto novým textilním potahem. Opravy vnitřního vybavení musely být opakované, jednotlivé vrstvy oprav se překrývají, což svědčí o poměrně častém užívání vozu, které vedlo k poškození textilních potahů.

Použití vyšivačské techniky aplikování dracounových bort kladených v ornamentálních vzorcích na podklad, nejčastěji hedvábný samet, se objevuje v interiérech kočárů už v 60. letech 17. století. Nejstarší dochovaný příklad francouzské karosy s textilním vybavením sametovým polstrováním s aplikovanou výšivkou stříbrnými bortami v jednoduché geometrické kompozici je kočár Marie Františky Savojské Nemours v lisabonském muzeu, datován do let 1665 až 1670. Uvedená technika textilní výzdoby se pak v různých modifikacích opakuje ve všech intaktně dochovaných interiérech kabin vozů francouzské výroby, které jsem měla možnost poznat, až do 30. let 18. století, kdy se začíná více uplatňovat plastická výšivka dracounovými nitěmi.

Umělecky nejcennější malířskou výzdobu, najdeme na zadní stěně kabiny, obraz na plátně, podobně jako v případě olomouckých karos, vlepený do horního pole výplně. (Obr. 46) Ve středu výjevu se na hutných šedých oblacích ve vzájemném objetí vznášejí dvě sedící ženské postavy, alegorické personifikace Spravedlnosti a Míru, *Justitia* a *Pax*. Spravedlnost helmou na hlavě drží svůj obvyklý atribut, vztyčený meč, zatímco váhy přidržuje putti u jejích nohou. Oproti své protějškové dvojici je Spravedlnost nápadně oděna

ve výrazném poletujícím červeném plášti a okrovém šatu, zatímco šaty Míru jsou pastelově šedomodré. Pax je korunována květinovým věncem a olivovou ratolest pozvedá v pohledově levé ruce. Květy růží na Zem rozsévá putto pod oblačným trůnem. V pozadí se rýsuje silueta ideálního města, tvary jeho věžovitých staveb se nepodobají žádnému evropskému městskému panoramatu známému z dobových vedut. Spící říční bůh v popředí pod oběma alegoriemi vedl předchozí badatele k závěru, že jde o vedutu Litoměřic, což však vzhledem k mému předpokladu, že byl kočár zakoupen Mořicem Adolfem ze Sachsen-Zeitz pro intronizaci v Litoměřicích z druhé ruky, a mezi lety 1720 až 1733 neprošel podstatnou přestavbou, nepovažuji za pravděpodobné a ověřitelné.

Od 16. století je dvojice Spravedlnosti a Míru běžně zobrazovaná v grafických sériích i obrazech spolu s dalšími později hojně využívanými alegorickými páry i čtveřicemi. Logicky se nabízí jejich využití v ikonografických programech kočárů, kde sudé násobky dvou odpovídají symetrické konstrukci kabin a jejich dělení na jednotlivá pole. Devizu *Iustitia et Pax osculatae sunt*, což je citace z Žalmu 85:11, „*Setkají se milosrdenství a věrnost, spravedlnost s pokojem si dají políbení.*“¹⁵⁵, měl například ve svém erbu vévoda z Modeny a Reggia František II. d'Este (1660-1694). Představovala vztah prince k poddaným, kterým chtěl být dobrým pánem, pod jehož vládou bude země vzkvétat bez válečných rozběrů. Přestože měl hrabě ze Sachsen-Zeitz jistě eminentní zájem na obsazení litoměřické prebendy, nejeví se pravděpodobné, že by se hodlal v úřadě litoměřického biskupa představit především jako moudrý vládce, který zajistí městu prosperitu a blahobyť. Navíc ve spojení s alegorií Spravedlnosti a Míru, které implikují spíše moudrou světskou vládu bez válek a záruku spravedlivého soudu pro všechny poddané.

¹⁵⁵ Následující řádky Žalmu 85, 12-14 zní: „12 Ze země vyraší pravda, z nebe bude shlížet spravedlnost. 13 Hospodin dopřeje dobrých časů, svou úrodu vydá naše země. 14 Před ním půjde spravedlnost a on bude kráčet její cestou.“ Zdroj <http://www.biblenet.cz/app/b/Ps/chapter/85>, vyhledáno 12.8.2014, ověřeno 5.6.2015.

Výrazná vzdouvající se draperie pláště Spravedlnosti a půvab výrazně zakulacených ženských tváří obou postav, krajina s průhledem na vedutu ideálního (věčného?) města, jsou výrazným odkazem na klasicistní malířství 17. století. Lorrainovské krajiny a poussinovské figury přežívají v dílech následovníků a pařížského okruhu umělecké výroby pěstované v dílnách Les Gobelins, nebo vyššího umění v Královské malířské a sochařské akademii, uměleckých institucích plně podřízených potřebám naplňování potřeby reprezentace krále a jeho dvora.

Dekoratивní malby erbů na zlatém podkladu pokrývají výplně dveří, bočnic i pole přední i zadní strany kočáru. Na přední straně je motiv malby spodní výplně shodný jako ve spodním poli zad kabiny, v menší variantě je pak opakován na obou dvířkách. Středový erb pražského arcibiskupství s bělozlatou mitrou v rozevřeném hermelínu s klenotem knížecí koruny mezi zkříženým procesním křížem a biskupskou berlou korunuje zelený arcibiskupský klobouk s deseti třapci po stranách, přesně v intencích dobově užívaného církevního heraldického znaku. Pod celým erbovním znakem jsou dvě zrcadlově obrácené prolamované zelené římsy, na kterých sedí dva lvi s obrácenou hlavou. Po obvodu výplní kolem středových erbů se vine ornamentální rámec z prolamovaných zelených pásků s listky břečťanu a akantu, s drobnými červenými květinovými závěsy nebo stužkami. Tato jemná bordura kontrastuje s poměrně hutnou a robustní malbou erbu, část bordury je zakrytá obrubou hermelínového pláště. (Obr. 47)

Na obou dvířkách, čelním i zadním spodním poli kočáru jsou pod erbem Arcibiskupství pražského, černým štítem ve středu jednou děleným zlatým kolmým břevnem s filigránovým rostlinným ornamentem, rozeznatelné prosvítající kontury erbovního štítu děleného na čtyři čtvrtiny, ve spodní části určitě v červenobílé kombinaci. Kosmo, z pravého horního do dolního levého rohu, je pak dále přemalovaný štít dělený jedním břevnem, barvu nelze pod přemalbou rozeznat. Nad štítem prosvítá pod novější polychromií šlechtická koruna se šesti perlami na hrotech. (Obr. 48)

V oválných erbovních štítech v bočních polích kočáru se pod heraldickými barvami pražského arcibiskupství rýsují iniciály monogramu. Zde lze těžko

určit, zda by to mohly být litery M, A, K, S nebo Z, to musí odhalit až podrobný restaurátorský průzkum.

Porovnáním se známými podobami heraldických znaků a erbů užívaných Mořicem Adolfem Karla vévody ze Sachsen-Zeitz¹⁵⁶ jsem dospěla k názoru, že by pod přemalbou mohl být ještě zcela jiný erb, odkazující na prvního majitele karosy, kterou mohl litoměřický biskup Mořic zakoupit jako zánovní během svých četných cest po evropských centrech a návštěvách panovnických dvorů. Vrchní vrstva se středovým štítem erbu v barvách pražského arcibiskupství je samozřejmě další vrstva přemalby ze 60. let 18. století a souvisí až s využíváním kočáru pražským arcibiskupem. Nicméně celá okolní erbovní skladba pláště, klobouku i dalších atributů, která odpovídá znaku litoměřického biskupa Mořice Adolfa Karla vévody ze Sachsen-Zeitz, druhotně zakrývá ještě starší erb, jehož určení je bez restaurátorského průzkumu nemožné. Tuto hypotézu bude ale možné ověřit teprve po restaurování, kterého by se karosa měla snad v dohledné době dočkat.

Konstrukční sloupky kabiny kočáru, což jsou zejména okenní a dveřní rámy, jsou ozdobeny řezbami se škálou prvků vrcholně barokní ornamentiky s množstvím precizně provedených detailů. Nárožní sloupky kabiny jsou pokryty vysokým prořezávaným pásem navzájem se proplétajících boltců a úponků, na jejichž vrcholu sedí na každém nároží figura andílka s knížecí korunou na klíně. (Obr. 49)

Řezbářská výzdoba podvozku ceremoniální karosy Arcibiskupství pražského, plastické zlacené ornamenty na červené polychromii, pokrývá většinu pohledových stran všech komponentů, loukotí i paprsků kol. Většinou se střídá esovitě prohnutý rostlinný stonek s akantovým listem a drobnými kvítky. Nad přední nápravou je rozvora podvozku ve střední části ukončena ženskou hlavou s perlovým náhrdelníkem. (Obr. 50) Zadní nápravu zdobí

¹⁵⁶ Erb užívaný Mořicem Adolfem Karla vévody ze Sachsen-Zeitz je mnohokrát dělený, hlavní štít Sachsen-Zeitz je sice kosmo dělený zeleným pásem s jetelovcem, ale opačně - zleva doprava. Z heraldických barev převládá žluto černá, případně modrá, červenobílá kombinace je spíše v menšině a dělená jiným způsobem, než jsou náznaky přemalovaného erbu.

poloviční maskaron s mušlovcem, středová část rozvory je bohatě ornamentálně vyřezávaná v náročné kompozici boltcového ornamentu, stáčených volut a drobného šachovnicového vzoru ve výplních mezi boltcovým rámem. Náboje kol kryje mosazný kryt s výraznou rozetou.

Mezi exponáty dochovanými v České republice má tento kočár jako jediný výjimečně dochovanou plastickou výzdobu nebo pokryv z dřevěného, na červeném bolusu zlaceného, prořezávaného mřížování s rostlinným ornamentem v rohových částech usní potažené střechy, doplněného osmi pozlacenými litými vázami s knížecími korunkami pravidelně rozmístěnými po obvodu střechy. Středová kytice nebo koruna, která bývá obvykle umístěna na vrcholu střechy, chybí. (Obr. 51)

Kovové pozlacené prvky jsou na vysoké úrovni, za povšimnutí stojí zejména bohatě propracované lité kryty u paty kabiny, které opakují motiv mřížky složené z boltcových ornamentů a knížecí koruny, nebo ozdobné panty dveřních závěsů s dvojicí proti sobě obrácených hlav opic a ženských poprsí.

V celém aparátu výtvarné složky dekoru nenacházím žádný odkaz k církevní tématice, veškeré opakované motivy knížecí koruny v ornamentální řezbě a kovových ozdobách, či drobné droleriové hlavičky pantů (obr. 50) mne utvrzují v názoru, že objednavatelem byl světský aristokrat, podle heraldických symbolů korunky, kníže. Námět figurální malby je nejspíše poukazem na dobrou a spravedlivou vládu, s vyhlídkou na mírové časy a blahobyť. Souhlasit tak lze s dobovým komentářem citovaným v úvodu kapitoly, že zlatá karosa v intronizačním průvodu v Litoměřicích především představovala „*knížecí velikost jeho vlastníka - eine Hoch-Fürstliche Herrlichkeit*“.

3.5.3 Analogické exponáty ve sbírkách světových muzeí

Francouzské resp. pařížské ceremoniální kočáry, vyrobené v první třetině 18. století jsou v samotné Francii dochované vzácně, největší soubor francouzských kočárů nalezneme právě v lisabonských sbírkách. Kromě kočárů francouzské výroby je v Muzeu kočárů v Lisabonu zastoupený také rozsáhlejší konvolut datačně odpovídajících exponátů portugalské, španělské nebo italské provenience, poskytující možnost komparace pronikání módních stylů a výzdobných prvků, konstrukčních řešení i kompozice řezbářské dekorace na kabinách a podvozcích. Umělci i mistři jednotlivých řemesel navzájem přebírali ikonografii i dekor dle přání objednavatelů, vědomě se přizpůsobovali soudobému estetickému vkusu.

Stejně jako v případě kočárů z arcibiskupství olomouckého se ceremoniální karosa pražského arcibiskupství zařazuje do konvolutu francouzských prací z lisabonského muzea, především dvou kočárů královny Marie Františky Savojské – Nemours, které již byly zmiňovány.

Dále bych ráda upozornila na karosu prince Františka, vévody z Beja, taktéž v lisabonském Muzeu kočárů, která ovšem nedosahuje takové bohatosti řezbářské výzdoby pražské karosy ani množstvím ornamentálních prvků ani detailností řezby.

3.6 SCHWARZENBERSKÝ KOČÁR Z ČESKÉHO KRUMLOVA

PROVENIENCE/VÝROBA: Vídeň, Johann Georg Pichler

DATE: před 1743

PŮVOD: na objednávku pro Josefa I. Adama knížete ze Schwarzenbergu

DNEŠNÍ ULOŽENÍ: Národní památkový ústav - územní památková správa v Českých Budějovicích, v jízdárně státního zámku Český Krumlov

Inv. č. CK 18588

ROZMĚRY: v. max. 260 cm, š. max. 195 cm, d. 480 cm

3.6.1 Původ kočáru

Ceremoniální kočár Josefa I. Adama knížete ze Schwarzenbergu je dnes umístěn v jízdárně zámku Český Krumlov, ale do roku 1953 byl součástí expozice v zimní jízdárně zámku Hluboká.

Zimní jízdárna hlubockého zámku byla adaptována pro zřízení Jihočeské Alšovy galerie a veškeré památky schwarzenberského rodu¹⁵⁷, zejména dopravní prostředky a jejich doplňky, shromážděné v 80. a 90. letech 19. století hrabětem Adolfem Josefem ze Schwarzenbergu, byly přesunuty do Českého Krumlova a pečlivě zaznamenány v Černých knihách dodnes opatrovaných jako základní evidenční pramen v archivech Národního památkového ústavu.¹⁵⁸ Pro schwarzenberský kočár to byl však návrat do původní destinace, protože v inventářích českokrumlovského zámku byl veden od roku 1747. Snad již v polovině 19. století byl kočár opatřen

¹⁵⁷ SOA Třeboň, pracoviště Český Krumlov, FPh, RA Schwarzenberg – Hluboká nad Vltavou, kart. 49; HOUDEK, Bohumil. Alšova jihočeská galerie na zámku Hluboká, in: Hluboká. Státní zámek a památky v okolí, České Budějovice 1969

¹⁵⁸ Tzv. Černá kniha, soupis předmětů a památek předávaných kvůli přestavbě zimní jízdárny a přilehlých budov na Alšovu jihočeskou galerii ze zámku Hluboká na zámek Český Krumlov. Soupis provedla Národní kulturní komise státního zámku Hluboká a Národní kulturní komise státního zámku Český Krumlov dne 30. 1. 1953.

hnědým nátěrem, a jeho identifikace tak byla podstatně ztížena. Proto se na popud hraběte Adolf Josefa hlubocký zámecký správce v srpnu 1892 dotazuje ředitele centrálního archivu v Českém Krumlově Antona Möratha¹⁵⁹ na původ kočáru, který převezli na hraběcí příkaz na Hlubokou.

Kočár byl zhotoven byl přímo pro konkrétní příležitost, plánovanou účast knížete Josefa Adama a manželky Marie Terezie rozené z Liechtensteinu při korunovaci císařovny Marie Terezie českou královnou roku 1743. Jeho výroba byla zadána dvornímu sochaři Janu Jiřímu Pichlerovi¹⁶⁰, autor maleb znám není. Ceremoniální berlina vídeňské provenience se dochovala poměrně v kompaktním stavu, rokoková řezbářská i malířská výzdoba byla provedena podle aktuální vídeňské módy. (Obr. 52) V pražském korunovačním průvodu dne 12. května 1743 se schwarzenberský kočár zařadil do části s kočáry dvorních dam a manželek hodnostářů, vezl kněžnu Marii Terezii ze Schwarzenbergu. Kníže Josef I. Adam ze Schwarzenbergu jel na koni v jiné části průvodu ve skupině více než dvou set šlechticů rytířského stavu. Vzhledem k jeho mládí mu dosud nebyl svěřen žádný úřad na císařském dvoře, tajným radou byl jmenován až roku 1753, nejvyšším maršálkem roku 1754 a nakonec nejvyšším hofmistrem roku 1776. Jeho privilegované místo v korunovačním průvodu můžeme

¹⁵⁹ Anton Mörath, ředitel Schwarzenberského ústředního archivu v Českém Krumlově. Do Krumlova byl archiv přestěhován z Vídně v roce 1892 a dvě léta nato se Anton Mörath stal jeho doživotním ředitelem. Znal schwarzenberské archivní fondy věru dopodrobna, byl nejprve archivním adjunktem ve Vídni, posléze zde dosáhl funkce přednosty, mezitím působil jako archivář i v Třeboni (Wittingau) a německém Schwarzenbergu.

¹⁶⁰ Jan Jiří (Johann Georg) Pichler (1703 – 1771) je od roku 1740 doložený jako dvorní sochař na vídeňském dvoře. Pocházel z jižního Tyrolska, z Moos in Passeier, (italsky Moso in Passiria), kde ve farnosti Sv. Martina prošel regionální uměleckou školou založenou pod patronací místního kaplana Michaela Winnebachera (1656-1742). "Passeirer Malerschule" u Sv. Martina byla činná v období od 1719 – 1845. Kromě Pichlera touto školou prošel i meranský malíř Mikuláš Auer. V archivech dvorské kanceláře se nacházejí účty z let 1742 - 1744 za rakve pro členy císařské rodiny. V roce 1752 je sochař Johann Georg Pichler doložen při práci v Schönbrunnu.

Archiv für Kunde österreichischer Geschichtsquellen. Herausgegeben von der zur Pflege vaterländischer Geschichte aufgestellten Commission der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in SCHLAGER, Joh. Ev., Materialien zur österreichischen Kunstgeschichte. Vídeň, 1850

zdůvodnit zvláštní pozorností císaře Karla VI., který se cítil za mladého knížete zodpovědný.¹⁶¹

Dobové zachycení kočáru v korunovačním průvodu zprostředkovává známé a mnohokrát publikované vydání oslavného tisku „*Popsání...slavnostního vjezdu královského...Marie Terezie....*“, popisujícího slovem i obrazem korunovaci Marie Terezie v Praze ve dnech 29. dubna až 12. května 1743. Textovou část vytvořil na příkaz císařovny právník a registrátor zemských desek Jan Jindřich Ramhofsý z Ramhofenu. K tisku bylo v české i německé edici vevázáno 9 složených mědirytinových příloh různých velikostí (slavnostní vjezd do Prahy a korunovace Marie Terezie i šest listů s rytinami erbů šlechticů a měst), signovaných augšpurskými rytci Johannem Andreasem Pfeffelem, Martinem Tyroffem a českými rytci Michaellem Rentzem a Janem Josefem Karlem Dietzlerem.¹⁶²

Podle dobové praxe jsou rytiny kočárů velmi stylizované, nesouhlasí mnohdy ani typem, ani naznačenou výzdobou s podobou kočárů, které se dochovaly, a prokazatelně se vjezdů účastnili. Schwarzenberský kočár se na rytině identifikovat nedá, v textu oslavného popisu jsou však jména obou knížecích milostí zachycena v pořadí, jaké jim dle dobové hierarchie náleželo.

¹⁶¹ Císař Karel VI., otec císařovny Marie Terezie nešťastnou náhodou usmrtil otce Josefa Adama, Adama Františka Karla Eusebia knížete ze Schwarzenbergu, při císařském honu na jeleny u Brandýsa nad Labem v roce 1732. V té době bylo Josefu Adamovi 10 let, panství převzala do regentství matka Eleonora Amálie.

¹⁶² RAMHOFFSKÝ, Johann Heinrich, RENTZ, Michael Jindřich: *Drey Beschreibungen : erstens, des königlichen Einzugs, welchen Ihro Königliche Majestät ... Maria Theresia, in Hungarn und Böhheim Königin ... in dero königliche drey Prager-Städte gehalten : andertens, der Erb-Huldigung, welche Ihro Königlichen Majestät, als Königin zu Böhheim die gesammte treu-gehorsamste Stände des Königreichs Böhheim, Praeaten, Herren, Rittern und Burger-Stand alerunterthänigst abgelegt : drittens, allerhöchst ernannt Ihro Königlichen Majestät Königlich-Böhmischen Cronung; so alles auf Ihro Königlichen Majestät Allergnädigsten Befehl mit allen Umständen ausführlich und gründlich beschrieben worden.* Praha, 1743

Další rytci - Hertz, Johann Daniel; Tyroff, Martin; Pfeffel, Johann Andreas; Dietzler, Johann Joseph; Rosenmüller, Karl Franz

3.6.2 Výzdoba kočáru a jeho restaurování

Českokrumlovská berlina je typ vrcholně barokního kočáru s rokokovými řezbami i malbami. Kabina kočáru je zavěšena na silné usňové řemeny na dvou rozvorách podvozku, vpředu s tzv. rejdem či točnou, otočnou nápravou, opatřených červenou polychromií se zlacenými plastickými řezbami esovitých prutů s listy a rokajovými ornamenty. Nad přední i zadní nápravou se zvedají rozsochy bohatě dekorované škálou rokajových a boltcových ornamentů, doplněných drobnými kvítky, které ve středu nesou knížecí koruny. (Obr. 53) Závěsné i zavětrovací řemeny jsou z hnědé hovězíny zdobené prostým štepováním s vlnovkou. Oba páry kol jsou poněkud v kontrastu s kabinou kočáru, protože nejsou nijak zdobena řezbou, pouze jednoduchou zlacenou profilací po obvodu loukotí. Zcela chybí kovový kryt na náboj obou kol. Velmi tvrdě a nesourodě působí druhotně připojená stupátka potažená černou lakovanou kůží s kovovými cvoky, svou hřmotností a rustikální formou kontrastující s rokokovou hravostí řezeb i maleb kabiny.

Kabina berlíny je konstruována na poměrně malém půdorysu, ze kterého se postupně rozšiřuje směrem nahoru. Horní polovina kabiny je vyplněna zaoblenými skleněnými tabulemi, které na rozdíl například od olomoucké berlíny, nejsou stahovací. Zadní strana kabiny je plná, horní polovina je dnes zaslepena černým voskovaným plátnem. Zda-li zde byl vložen či vlepen původně jiný obraz se nepodařilo ani během restaurování dokázat. Repertoár řezbářského ornamentu skeletu a nárožních rámců kabiny je v podstatě stejný jako u podvozku. Rokajové a boltcové motivy se proplétají prolamovanou páskou či esovkami, na nárožích jsou rokaje provedeny ve vysokém plastickém prořezávaném reliéfu. (Obr. 54)

Malba kabiny na pastelově modrém pozadí používá stejné ornamentální prvky jako řezba, žlutě namalované, zlato imitující, rokaje a boltce spojuje do rámců. V jejich středu je ve všech polích heraldický motiv. Ve středových polích obou dveří i na zadním a předním panelu kabiny jsou uprostřed hermelínového závěsu s klenotem knížecí koruny a řádem Zlatého

rouna namalovány velké erby rodu Schwarzenbergů¹⁶³. (Obr. 55) V bočních polích je pak ve stejném heraldickém závěsu vepsána kapitálka monogramu S. Erby a ornamentální rokajové rámce doplňují kytice růžových a bílých růží s větvičkami jmelí. Snad lze v těchto květinách objevit kurtoazní symboliku poukazující na nedávný sňatek mladého hraběcího páru a jejich vřelý láskyplný vztah.

Poměrně výjimečné je použití žlutého tlačného sametu s bohatým rostlinným dekorem na vnitřní čalounění interiéru, přestože kombinace bleděmodré barvy podmalby a žlutého sametu působí dodnes velmi elegantně. Tlačný hedvábný samet s motivy růží v širokém pasportu pochází podle vzoru pravděpodobně z francouzského dovozu. Vnitřní čalounění ani potahy sedáků nejsou nijak doplněny výšivkou ani aplikovanou dracounovou bortou, pouze po obvodu nadokenní římsy jsou ozdobné stříbrné dracounové trásně s drobnými trapečky. Trásně, včetně lemovací lišty, jsou analogické s trásněmi interiéru souboru tří ceremoniálních kočárů Arcibiskupství olomouckého, které prošly ve Vídni renovací kolem roku 1746. Evidentně byla všechna pozamenterie dodávána z manufakturní výroby jak ke dvoru, tak i do dílen v širokém okolí Vídne.

Kočár prošel celkovým restaurováním v letech 1999 – 2001¹⁶⁴. Největší restaurátorský zásah byl nutný hlavně na podvozku kočáru, jehož přední točna z bukového dřeva byla zcela degradována. Vrchní původní řezba byla přenesena na nový korpus. Drobné chybějící detaily byly vytmeleny a retušovány, případně dořezány. Nosný rám kabiny byl také zcela nahrazen

¹⁶³ http://www.ckrumlov.info/docs/cz/mesto_histor_schzna.xml. cit. *Původně se německý šlechtický rod Schwarzenbergů zval páni ze Seinsheimu a jejich vlastním znakem byl stříbrně a modře pruhovaný štít. Po dobytí turecké pevnosti Raab v roce 1598 Adolfem ze Schwarzenbergu byl v roce 1599 znak doplněn o hlavu Turka, které havran či krkavec klove oko. Roku 1688 došlo k další úpravě erbu, který byl polepšen o symboly dalších panství. Tři červené špice na stříbrném poli symbolizují panství Sulz, které připojil k panství Ferdinand ze Schwarzenbergu sňatkem s Marií Annou ze Sulzu. Hořící větev značí panství Brandis. V srdečním štítu erbu jsou znaky panství Schwarzenberg - věž na černé hoře a Kleggau - tři zlaté snopy. Jako štítonoši se zřídka objevují dva zlatí lvi. Knížecí koruna nad znakem značí knížecí titul.*

¹⁶⁴ Restaurátorský tým pod vedením V. Vondráčka (restaurátor dřeva) tvořili ak. mal M. Kadavý (malba), A. Grendysová (textil), I. Houska (kov), R. urban (kůže). Restaurátorská zpráva uložena v archivu NPÚ správy zámku Český Krumlov.

novým rámem z lipového dřeva spolu s částí prken podlahy. Vnější řezby rámu byly nejprve sejmuty, petrifikovány a přeneseny na novou konstrukci, chybějící části se musely doklížit a dořezat do tvaru ornamentu.

Textilní čalounění prošlo celkovým čištěním, chybějící trásně doplňovány nebyly. Malba včetně zlacení byla očištěna, retušována a konzervována. Nové zlacení se neprovádělo, aby se zachoval punc patiny a stáří předmětu.

3.6.3 Analogické exponáty ve sbírkách světových muzeí

Přestože je kočár schwarzenberského knížete Josefa I. Adama bez veškerých pochybností určen, přesně datován a je známo i jméno výrobce, i když samozřejmě Jan Jiří Pichler byl jako sochař spíše architektem kabiny a případně návrhářem řezbářských dekorací, možná i maleb, není světových ve sbírkách mnoho srovnatelných exemplářů. Ve vídeňském Wagenburgu jsou uloženy dvě berlíny, obě pod názvem „Prinzengalawagen“, původně určené jako ceremoniální vozy císařské rodiny, především mladých arcivévodů a arcivévodkyň z habsburského rodu. Obě berlíny mají kabiny zlacené s celoplošným dekorem červeného ornamentu bez jakýchkoliv heraldických erbů. V habsburském domě se opakovaně používaly při slavnostních příležitostech až do 20. století, účastnily se například korunovace císaře Ferdinanda v Miláně v roce 1838 nebo korunovace Karla I. za uherského krále v Budapešti v roce 1916.

Starší z obou berlin, datovaná mezi lety 1735 – 1740, (obr. 58) se velmi nápadně podobá schwarzenberskému kočáru, výrazně zúžený spodek kabiny se kónicky rozšiřuje nahoru, postranní okenní tabule tak mají až lichoběžníkový tvar. Ozdobné řezby ve tvaru esovitě stáčených listů akantů, spolu se středovými medailony v rokajovém rámu lemují jednotlivá pole bočnic, dveří i oken. Horní výrazně konkávněkonvexní prohýbaná římsa pod koženou tmavě hnědou střechou je doplněna svazkem vztyčených akantů s malými korunkami. Rokajový ornament na římse a ve středech okenních obrubní je zvětšený a poutá divákovu pozornost, podobně jako u berlíny krumlovské.

Malby na všech výplních kabiny jsou shodné, jednoduchý červený ornament vlnovkovitě prohýbané stuhy v diagonálních liniích doplňují kytice lilí s malými kvítky podobnými heřmánku.

Podvozek a rozvory arcivévodského kočáru jsou zdobeny plastickými řezbami protáhlých esovitě zakončených zlacených listů na červeném podkladě. Stejný, i když méně jemný a propracovaný, motiv najdeme na podvozku schwarzenberské berlíny. Tímtež dekorem má vídeňská berlína zdobeny i obruče a loukotě kol, což podvozek krumlovského kočáru postrádá. Při bližším pohledu nalezneme množství technických detailů, které jsou jednoznačně shodné a signifikantní pro vídeňskou dílenskou výrobu, například ozubené cívky na závěsné řemeny, na kterých je zavěšena kabina, nebo zcela shodné kovové vzpěry pod kozlíkem i na zadní nápravě. Tyto dílenské technické prvky samozřejmě pochází z manufakturní kovovýroby mimo dvorské dílny, dokládají především součinnost mnoha řemeslníků, oborů a dodávek drobných komponentů k výrobě kočáru.

Obě berlíny ve Wagenburgu jsou práce vídeňských dvorních umělců a dílen, stejně jako berlína objednaná Josefem I. Adamem ze Schwarzenbergu, jejich stylová shodnost je proto předpokladatelná. Zařazením schwarzenberského kočáru mezi starší vídeňskou berlínu se stužkovým ornamentem a mladší berlínu, která se svým zaobleným tvarem spodní poloviny kabiny a umírněným jemným rostlinným ornamentem z diagonálních řad stáčených lístků s kyticí ve středu začíná přibližovat nastupujícímu trendu klasicistního stylu, doplníme řadu dosud známých exponátů rokokových berlín vídeňské provenience o další, dosud ve světové odborné literatuře nereflektovaný, exponát.

3.7 GALAWAGEN PRAŽSKÉHO ARCIBISKUPA VILÉMA FLORENTINA ZE SALM-SALMU

PROVENIENCE/VÝROBA: nejspíše Francie, Štrasburk?

DATE: po roce 1775

PŮVOD: pořízena biskupem Vilémem Florentinem ze Salm-Salmu po nástupu na biskupský stolec v Tounai

DNEŠNÍ ULOŽENÍ: Historické muzeum, Národní muzeum v Praze, uloženo v depozitáři Terezín

Inv. č. H2-193488

ROZMĚRY: v. max. 247 cm, š. max. 189 cm, d. 512 cm

3.7.1 Původ kočáru

Druhým kočárem pocházejícím původně z majetku Arcibiskupství pražského, nyní v historických sbírkách Národního muzea v Praze,¹⁶⁵ je pozlacená parádní berlina, kterou lze nejspíše datovat do druhé poloviny 80. let 18. století.

V inventářích Arcibiskupství pražského se díky separačnímu protokolu po smrti hraběte ze Salm-Salmu dozvídáme, že tři nejcenější vozy byly v rámci vyrovnání dědictví a závazků k arcidiecézi vloženy do fideikomisního majetku arcibiskupství podobně jako tomu bylo v olomoucké arcidiecézi. Vůz, který si s největší pravděpodobností přivezl hrabě Vilém Florentin ze Salm-Salmu z místa svého předchozího působení, tedy z nynější Belgie, je v inventářích označován jako „bruselský“. Vilém Florentin ze Salm-Salmu¹⁶⁶ byl v letech 1776-1793 biskupem v nizozemském Tournai. Je pravděpodobné, že ke svému nástupu do biskupského úřadu si pořídil nový kočár, na jehož boky dal vymalovat rodový erb. Díky podpoře Josefa II byl po svém odchodu

¹⁶⁵ V odborné literatuře před rokem 2009 nezaznamenán. Poprvé publikován R. Miltovou a P. Suchánkem ve studii *Ceremonial Carriages of the Olomouc Bishops and Prague Archbishops of the 18th Century*. In: Umění. .Praha : ÚDU AV ČR, 2009. V roce 2014 byl kočár vystaven na výstavě *Zapřažená Krása* na Pražském hradě, v katalogu je mu věnováno samostatné heslo. In SOJKA, Jaroslav. *Zapřažená krása: kočáry, saně a nosítka 18.-20. století : [20. srpna - 19. října 2014, Jízdárna Pražského hradu]*. 1. vyd. Praha: Správa Pražského hradu, 2014. Dnes je berlina uložena v Terezíně.

¹⁶⁶ Narozen v Německém Anholdu 10.5.1745, zemřel v Hanbachu nedaleko Amberku.

z Tournai ¹⁶⁷ jmenován pražským arcibiskupem dne 1. května 1793. Papež Pius VI. potvrdil Viléma ve funkci dne 23. září téhož roku a 2. května následujícího roku se konala slavnostní intronizace.¹⁶⁸ Vilémův příjezd na Arcibiskupství pražské na Pražském hradě zachycuje obraz Ludvíka Kohla pravděpodobně z roku 1794.¹⁶⁹ Scénérie exteriéru západního chóru katedrály sv. Víta, Vojtěcha a Václava tvoří pozadí pro impozantní scénu s nastoupenou gardou a množstvím žánrové figurální stafáže. V popředí jsou zachyceny dva kočáry s šestispřežním, oba jsou to ale zkrácené kočáry typu coupé. Arcibiskup právě vystoupil z kočáru, s bohatou zlacenou řezbářskou výzdobou, v polích kabiny je možné rozeznat malby vznášejících se putti a alegorických postav na pastelově modrém podkladu. (Obr. 59) Kohl zaznamenával událost příjezdu arcibiskupa do úřadu, kde jej vítají zástupci svatovítské kapituly, zachycené kočáry jsou proto načrtnuty bez lpění na přílišných detailech. Přesto je zcela evidentní, že mezi konvolutem kočárů ve scéně není žádný, který by se vzdáleně podobal „bruselské“ berlině. Buď Kohl příjezdu arcibiskupa nebyl přítomen a scénu namaloval podle druhotných zpráv a historických podkladů¹⁷⁰, nebo nebyla berlina tím vozem, kterým arcibiskup na Pražský hrad přijel, což je nejpravděpodobnější.

¹⁶⁷ Část diecéze Tournai připadlo za po vypuknutí francouzsko-rakouské války v roce 1792 Francii. Biskup na znamení protestu a loajality s Habsburky opustil Tournai i Francii a uchýlil se do Kolína nad Rýnem. Přesto i poté navštěvoval své biskupství a snažil se správu diecéze zajišťovat na dálku.

¹⁶⁸ Jako biskup v Tournai projevoval Vilém ze Salm-Salmu velký zájem o duchovní a materiální záležitosti spravovaného biskupství a věřících. I jako arcibiskup pražský navštívil několik děkanátů rok a byl lidmi velice oblíben. Za jeho episkopátu byl na pražských Hradčanech přestavěn Salmovský palác. Zemřel v roce 1810, během jedné ze svých vizitačních cest.

¹⁶⁹ Ludvík Kohl, *Příjezd arcibiskupa Viléma Florentina, knížete ze Salm-Salmu na arcibiskupství pražské u chrámu Sv. Víta, dne 2. května 1794*. Originál připomenut v roce 2012, kdy byl „objeven“ v majetku Ostdeutsche Galerie Regensburg.

¹⁷⁰ Srov.např. s grafickým listem intronizace arcibiskupa Daniela Josefa Mayera z Mayernu, kde je vyobrazena řada dvoumístných karos. Bohužel zde tiskař použil matici z roku 1714 a pouze upravil jména účastníků a textový doprovod. Vypovídací hodnota grafického záznamu je tak velmi snižená. *Leo BoëMV's In DanleLe PraesVL e sVo eXVLtans, Dum Sabbatho ante Dominicam: Protector Noster Tri-Urbem Pragensem. Ipsa vero Dominica VII. idus Septembris Sacram ac Celeberrimam Metropolitanam Ecclesiam Reverendissimus ac Celsissimus Princeps Dominus Dominus Daniel Josephus de Mayern, Dei & Apostolicae Sedis Gratia Archi- Episcopus Pragensis [...] Pragae, Typis Caroli Joannis Hraba, 1732*

Berlina byla patrně objednána nikoliv k výjimečným ceremoniálním příležitostem, k intronizaci biskup využil starší a honosnější karosy, lehčí, hbitější a méně okázalý vůz měl sloužit především v každodenním provozu arcibiskupského úřadu nebo při společenských událostech. K zálibě a zájmu biskupa Viléma v osobním dohledu nad správou děkanátů a arcibiskupských držav nutně patřily časté cesty mimo hradčanské sídlo, pro tyto účely muselo být připraveno dostatek cestovních kočárů pro biskupa i jeho doprovod. Nepodařilo se sice dohledat záznamy o pohybu nebo užití zlaté „bruselské“ berlíny při některých z úředních nebo slavnostních příležitostí, kterých se Vilém ze Salm-Salmu z titulu své funkce musel účastnit, ale patrně to byl jeho osobní vůz používaný hlavně v Praze a nejbližším okolí, nikoliv na delší cesty na venkov.

Zlatá berlina byla využívána následovníky hraběte ze Salmu-Salmu ještě ve třicátých letech 19. století, opakovaně se připomíná i v inventářích z roku 1885. Do majetku Národního muzea se kočár dostal patrně již ve 20. letech 20. století, do sbírkové evidence Národního muzea byl zapsán dodatečně ze „starých sbírek“ v roce 1999.¹⁷¹ Bohužel se v roce 2002 stal jedním z mnoha uměleckých předmětů, které byly postiženy povodní. Kočár tedy prošel kompletním restaurováním, po povodni byl obalen nánosy bahna a nečistot a byl masivně napaden plísní. Díky tomu byl kočár také podrobně prozkoumán, restaurování přineslo podstatné informace o původu i provedených zásadních úpravách v 19. století.¹⁷²

¹⁷¹ Příloha PhDr. Lubomíra Sršně k restaurátorské zprávě ze dne 31. 10. 2005. Rukopis. Uloženo v archivech Oddělení starších českých dějin a Oddělení restaurování Národního muzea pod názvem Poznámky ke kočáru inv. čís. H2-193,488

¹⁷² KADAVÝ, Milan. Restaurátorská zpráva, Arcibiskupský kočár, ze dne 5. 12. 2005. Rukopis. Uloženo v archivech Oddělení starších českých dějin a Oddělení restaurování Národního muzea. Restaurování probíhalo v letech 2003 – 2005 pod vedením Milana Kadavého ak.mal. Na restaurování se dále podílela restaurátorka textilu Alena Kadavá-Grendysová, restaurátor kovu Karel Poupě, dřevo restauroval Vratislav Koňák, useň konzervoval Radomír Urban. Jejich podrobné restaurátorské zprávy jsou přiloženy k výše uvedené Restaurátorské zprávě.

3.7.2 Provenience a výzdoba kočáru

Vůz Viléma Florentina ze Salm-Salmu je typ berlíny předznamenávající budoucí vývoj směřující k odlehčení celé konstrukce kočáru odstraněním těžkých kovových ozdob a řezeb, zjednodušení tvaru i dekoru. Zavěšení kabiny na dva řemeny na rozdvojené pásové pérování ve tvaru C nad přední i zadní nápravou u berlíny je nezvyklé. Porovnáním s dochovanými kočáry datovanými do konce 18. století jsem dospěla k názoru, že tzv. bruselská berlína bude francouzskou prací, možná ze strasbourgských dílen. (Obr. 60)

O osobním vlastnictví a prezentaci osoby biskupa svědčí erby rozmístěné po všech čtyřech stranách berlíny, jež jsou dnes přemalovány prostým institucionálním znakem pražského arcibiskupství. Kočár prošel restaurátorským a konzervačním zásahem v letech 2003-2005, přemalby erbů však nebyly blíže zkoumány pomocí nedestruktivních metod, například pomocí UV záření nebo rentgenovým snímkováním, pouze vizuálně nafoceny pod bočním osvětlením. Ze zprávy M. Kadavého vyplývá, že malířská výzdoba kabiny prošla dvěma přemalbami, odebrané laboratorní vzorky prokázaly dvě vrstvy polychromie. Pod malbou květin a pod zlacením prosvítá starší vrstva maleb s rostlinným ornamentem, patrně ale ve stejné velikosti a podobné nebo shodné kompozici. Při restaurování bylo rozhodnuto zachovat mladší, umělecky dostatečně kvalitní malbu z konce 19. století. (Obr. 61)

Znaky arcibiskupství pražského zdobí středy výplní dveří a přední i zadní desky kabiny. Štít se zlatým kolmým břevnem na černém poli, je umístěn ve středu hermelínového závěsu, v klenotu je korunován červeným biskupským kloboukem s deseti střípci na každé straně (uspořádanými v řadách 1-2-3-4). Červená barva klobouku, oproti zelené, která byla běžně užívána pražskými arcibiskupy, odkazuje na příslušnost majitele k prelatuře papežské komory. Za horními cípy erbu jsou šikmo vloženy další biskupské atributy, berla a latinský kříž. Tyto atributy jsou původní, přemalován je tedy jen střední erbovní štít. Správně by měl být arcibiskupský znak doplněn ještě atributem patriarchálního kříže, ten se ale do kompozice znaku při přemalbě nevešel. Pod přemalbou prosvítá heraldický dělený znak Viléma Florentina hraběte ze Salm-Salmu, který v horní polovině obsahoval

zlatočerný znak arcibiskupství pražského a v dolní polovině pak některé z rodových erbů, nad ním se rýsuje snad nízká heraldická, obtížně specifikovatelná, šlechtická koruna se třemi výběžky.

Celá vnější výzdoba kabiny berlíny se nese v duchu klasicistního estetického názoru na umírněnou vznešenost podtrženou zlacením celého vnějšího pláště. Na zlatém podkladě se pak jako klenoty vyjímají středové kytice růží, polních květů a narcisů svázané bílou stužkou. (Obr. 62) Pole kabiny kočáru jsou lemovaná bílou páskou, která obtáčí černé linky prutů složených z vavřínových listů a bobulí. Motiv vavřínu je použitý i na řezbářském plastickém dekoru obou rozvor, náprav a kol. Kromě vavřínových listů, stuh, a akantů, jsou nápadné i květy slunečnic nebo kopretin.¹⁷³ (Obr. 63)

Konstrukce červeně polychromovaného podvozku se zlacenými plastickými detaily se pyšní novými technickými vymoženostmi, jako je dvojité pérování pomocí řemenů zavěšených na pásových pružinách ve tvaru C z tvrzené oceli. Boční rozvory elegantně prohnuté jako labutí krky, tzv. *col de cygne*, se před přední nápravou spojují pod kozlíkem do čelního oblouku rozsochy, na rozdíl od příkladů vrcholně barokních, již zdobené jen střídým rostlinným ornamentem s festonem. Ve středu rozvor jsou umístěna stupátka pod bočními dvířky s krostou ze zlacené mosazi a středovým motivem busty římského imperátora. Všechny pasířské doplňky, včetně stupátek, kopírují rostlinné a florální motivy vnější malířské a řezbářské výzdoby. (Obr. 64)

Berlina má prosklená pouze čelní a dveřní okna, boční okénka kabiny jsou zaslepena černým deklováním. Vnitřní obložení interiéru rudým tlačným sametem s rostlinným dekorem a hedvábným šarlatovým damaškem je druhotné, pochází z konce 19. století.¹⁷⁴ Původní, také hedvábný rudý samet s rostlinnou ornamentikou, se dochoval pod novým

¹⁷³ Květy v tomto případě pravděpodobně nenesou osobní devizu biskupa.

¹⁷⁴ Kadavá- Grendysová, Alena. Restaurátorská zpráva ze dne 16.12.2005. Rukopis. Uloženo v archivech Oddělení starších českých dějin a Oddělení restaurování Národního muzea.

čalouněním v místech dveřních sloupků, kde byl nalepen přímo na dřevo, a při opravě překryt novým textilním materiálem. Výměna polstrování dobově odpovídá přemalbám znaků a květin. Usňový potah střechy je opatřen tmavým nátěrem, pouze po obvodu je osazena jemná pasířsky zpracovaná kovová lišta s osmi vrcholovými kyticemi.

3.8.3 Analogie ve světových sbírkách

Po polovině 18. století se překotně rozvíjí kočárová výroba ve všech větších evropských městech, jsou dokladovány zavedené dílny i specializovaní obchodníci na prodej kočárů podle ilustrovaných katalogů dle přání zákazníka. Dílenské příručky, traktátová pojednání o technologii výroby a inzerce v dobovém tisku rychle přenášejí všechny novinky a dobové trendy napříč Evropou.¹⁷⁵ Centra kočárové výroby už nepracují přímo královské a aristokratické dvory. Dílny karosářů a přidružených řemeslných výrobců, kolářství, sedlářství, čalounictví, pasířství, se přestěhovaly do center měst a začaly uspokojovat potřebu vozů všech typů pro nižší šlechtu a městskou nobilitu. Zvedá se poptávka po jednodušších a elegantnějších vozech podle anglické módy, velké a nákladné karosy nebo bohatě vyřezávané uzavřené berlíny nahrazují otevřené vozy typu calèche, otevírací landauery, dvoukolové kolesky. K vozové výbavě každého dvora patřil celý soubor kočárů využívaných pro různé příležitosti, pro festivity, hony, vyjížďky v parku, cestování nebo kratochvilné vozíky k zapřažení domácích zvířat pro děti. Jen ve Francii se v období mezi lety 1745 – 1775 se mnohonásobně navýšil počet karosářů, sedlářů a obchodníků s kočáry a jejich doplňky, zaznamenáno je přes 1200 jmenovaných a ohlášených výrobců nebo prodejců, odhadnout počty anonymních výrobců je nemožné.

176

Počet kočárů z období konce 18. století a hlavně z 19. století ve světových sbírkách je podstatně vyšší, než dochovaných ceremoniálních

¹⁷⁵ ROUBO, André, Jacob 1761, GARSULT, François 1756, DIDEROT, Denis ed. – ALEMBERT, Jean le Rond ed. 1751-1772, GINZROT, Johann Christian 1817

¹⁷⁶ *Roulez carrosses !: le château de Versailles à Arras*: [exposition, Arras, Musée des beaux-arts, 17 mars 2012-10 novembre 2013, l'Établissement public du château, du musée et du domaine national de Versailles] Paris, 2012

karos ze 17. a počátku 18. století. Přesto je paradoxně nemožné najít analogické exponáty, což především souvisí s variabilitou výroby, množstvím typů, které se vyráběly podle nabídkových katalogů přesně podle přání a solventnosti objednavatele. Velmi blízké berlině Florentina ze Salm-Salmu jsou kočáry z dílny strasbourgského výrobce Augusta Christiana Ginzrota, jehož syn Johann pokračoval v rodinné tradici a kočárům se věnoval i teoreticky ve svých pojednáních, například *Die Wagen und Fahrwerke der Griechen und Römer und anderer alten Völker*, vydané v Mnichově.

Ginzrot své vozy opatřoval výrobními značkami, které se nalézají většinou na nábojích kol pod ozdobnými krytkami. Během restaurování se taková značka na arcibiskupské berlině nenašla, jméno výrobce nám zůstává utajeno. Galaberlina Augusta Christiana Ginzrota z Marstallmusea na zámku Nymphenburg, pro palatinského hraběte Maxe Josefa ze Zweibrückenu, je datovaná do let 1784-1785, představuje obdobný typ vozu se zlacenou kabinou a střídým použitím ornamentu v bordurách kolem výplní, ve středu doplněných rodovým erbem. Motiv obtáčené pásky kolem vavřínového prutu nebo perlovce v ornamentální borduře malby i řezby se na francouzských vozech, ale i saních a nosítkách, například na malovaném lemu výplní kabiny korunovačního kočáru Karla X., či berlíny ke křtu vévody z Bordeaux,¹⁷⁷ objevuje až do padesátých let 19. století, v souboru vozů Napoleona Bonaparta nalezneme tento motiv na většině dochovaných exponátů.

Překvapivě blízký analogický příklad nám však nabízí detail z obrazu *Setkání na Carrefour du Puits du Roi v lese u Compiégne* Nicolase Pierra Pithou L´Ainé, podle předlohy Jeana-Baptista Oudryho, z roku 1781, ze sbírky v Château de Versailles. (Obr. 65) Kočár Louise XVI. má stejně řešené zakrytí bočních okenních výplní i jemný květinový desén na zlaté polychromii jako berlina Viléma Florentina ze Salm-Salmu.

¹⁷⁷ Kočáry se nacházejí ve versailleské sbírce. Prezентovány byly na výstavě *Roulez carrosses!*, místo stálé expozice versailleská sbírka kočárů nemá. In *Roulez carrosses !: le château de Versailles à Arras*: [exposition, Arras, Musée des beaux-arts, 17 mars 2012-10 novembre 2013, l'Établissement public du château, du musée et du domaine national de Versailles] Paris, 2012

Závěr

Barokní spektakulární prezentace představitelů světské i církevní moci přijíždějících v přebohatých kočárech uprostřed průvodu doprovodných vozů i pochodujících lokajů v livrejích musela ohromit zástupy přihlížejících poddaných. Přemíra zlata, ozdob, drahých materiálů a barev jistě vzbuzovala úžas, respekt a bázeň v prostém publiku, přesto hlavním smyslem celé podívané byla reprezentace postavení a umístění ve společenské, politické nebo církevní hierarchii. Současně ale konání dramaturgicky ustáleného ceremoniálu znovu stvrzovalo legitimitu moci spojené s dosaženou funkcí, závazky i povinnosti z ní vyplývající. Samotné akty slavnostních vjezdů, ať už do bran poddaných měst, ke korunovačnímu či intronizačnímu ceremoniálu, si zachovaly prvky neměnných rituálů od středověku až do počátku 20. století, předávaných ústní i písemnou formou.

Ve své práci jsem se snažila vysledovat, jak a kdy se kočár zařadil do ceremoniální praxe novověké nobility, protože to považuji za první předpoklad k tomu, aby se z pouhého dopravního prostředku mohl kočár stát nejen uměleckým předmětem, ale i personifikací svého majitele, propagací jeho osobní i rodové cti. Ve smyslu novověkého chápání je pojem čest vyhrazen pro dosažené postavení, hodnost, společenský statut. Ještě v první polovině 16. století bylo použití kočáru obecně neslučitelné se statutem rytíře, aristokrata, a to i pro jeho ženský doprovod, při významných slavnostních příležitostech. Jestliže by příjezd v kočáru zůstal chápán jako podřadný způsob osobní přepravy, jehož použití by dehonestovalo cestující osobu, nemohl by nikdy kočár zažít takovou proměnu, jakou sledujeme v následujícím 17. století. Spolu s technickým vylepšením, zvýšením komfortu jízdy v kočáru díky zavěšení kabiny na řemeny a odpružení pomocí pérování, nebo i otočného rejdu či inovacím v konstrukci podvozku, které vedly posléze k rychlému rozšíření a využívání kočáru urozenými osobami, přichází také snaha o dekorování exteriéru vozu. Zpočátku jen drobné řemeslné ozdoby s polychromií se rozšiřují na celou vnější plochu kabiny i na konstrukci podvozku a všechny další uměleckořemeslné prvky včetně interiéru.

Pouhé ornamentální ozdoby se časem přesouvají do pozadí a tvoří už jen stafáž nebo borduru pro heraldické, emblematické, či figurální výjevy na velkých plochách kabin mohutných karos 17. století. Ikonografické programy venkovní výzdoby kočárů představovaly pro současníky čitelné vzkazy odrážející novověký kosmologický názor, soubor obecně rozšířených a ustálených alegorických poselství nebo emblematických znamení, jejichž hlavní význam spočíval v oslavě osoby majitele nebo funkce a moci, kterou zastupuje. Velký důraz byl kladen na aktuální módní trend výzdoby, který do první třetiny 18. století udávala především Francie, dvůr krále Ludvíka XIV, od 20. let 18. století také se rychle rozvíjejí dílny ve Vídni, v moskevském Kremlu a Petrohradu, které pracovaly pro carský dvůr. Další střediska výroby kočárů 18. století najdeme ve Španělsku, Portugalsku, v Anglii.

Na nejvýznamnějších zakázkách pracovali ve dvorských dílnách špičkoví doboví umělci, pro francouzský dvůr byly založeny proslulé dílny Les Gobelines, kam se zejména na přelomu 17. a 18. století soustředila veškerá umělecká výroba nábytku, textilií i kočárů pro versailleskou dvorskou společnost. Francouzské slavnostní kočáry navrhovali nejlepší akademičtí umělci, rytci a grafici Jean Le Pautre, Charles Le Brune, podle jejichž návrhů pracoval například sochař Antoine Coysevox, na kabinách kočárů se na malířské výzdobě parádních karos uplatnili malíři Francois Boucher nebo Nicolas Pineau, který také pracoval pro carskou rodinu v petrohradských dílnách u dvorských stájí a zbrojovny, stejně jako Jean-Jacques Caffieri, Antoine Drilerosse nebo bronzér Pierre Louis.

Nákladné parádní vozy a kočáry byly předmětem dědictví, darování při vzájemných státnických návštěvách nebo velvyslaneckých misích, při složitých vyjednáváních politicky důležitých sňatků a utvrzování přátelských vztahů mezi evropskými velmocemi. Díky sňatkové a legační politice portugalského království se největší konvolut kočárů francouzské, španělské, italské a domácí portugalské provenience nachází v Muzeu kočárů v Lisabonu. Další velké sbírky slavnostních vozů se nachází ve Vídni ve Wagenburgu zámku Schönbrunn, v petrohradské Ermitáži nebo v moskevském Kremlu. Pozůstatky bývalé pompy impéria Ludvíka XIV. jsou

soustředěny do versailleských sbírek, bohužel většina francouzských královských kočárů byla zničena řízenou destrukcí a rozebráním během francouzské revoluce.

Těžištěm mé práce bylo podrobně popsat kočáry, které se nacházejí na území Čech a Moravy, zpracovat jejich historii, ikonografii, zhodnotit a revidovat předchozí autorské a datační určení a zařadit je do konvolutu známých, publikovaných kočárů ze světových sbírek. Kromě zlatého eggenberského vozu nebyly dosud naše exponáty reflektovány v zahraniční odborné literatuře.

Osobní biskupské kočáry v České republice se dochovaly ve vlastnictví arcibiskupství pražského i olomouckého do současnosti pouze proto, že se staly součástí ekonomického vyrovnání dluhů, které biskupové zanechali po své smrti. Ve fideikomisním majetku olomoucké kapituly tak zůstaly dvě velké karosy biskupa Julia Troyera z Troyersteinu a zlatá berlina se znakem Colloreda-Waldsee. Arcibiskupství pražské vlastní zlatou karosu se znakem Jana Mořice Gustava z Manderscheid-Blankenheimu, berlina pražského arcibiskupa Viléma Florentina ze Salm-Salmu se neznámým způsobem dostala do vlastnictví Národního muzea patrně na počátku 20. století. Slavnostní kočár Josefa I. Adama knížete ze Schwarzenbergu pro účast v korunovačním průvodu při korunovaci Marie Terezie českou královnou zůstal v místě své původní deponie na zámku Český Krumlov, kam se nakonec vrátil i zlatý eggenberský vůz z legační obediencie Jana Antonína z Eggenbergu.

Podobně jako s nemovitým majetkem se i s kočáry běžně obchodovalo a často putovaly od jednoho majitele ke druhému. Přitom procházely nutnými přestavbami, byly modernizovány, restaurovány, a v neposlední řadě byly původní malby kompletně přemalovány, neboť neodpovídaly nejnovějšímu vkusu či ideologickému záměru prezentace nového majitele. V souboru sledovaných kočárů na našem území máme doklady různých těchto proměn, včetně příkladů téměř intaktně dochovaného původního stavu kabiny. Bez podstatných vnějších i vnitřních úprav kabiny zůstal zřejmě arcibiskupský kočár v Praze, schwarzenberská berlina v Českém Krumlově a slavnostní kočár pražského arcibiskupa Florentina ze Salm-

Salmu. Olomoucká berlina biskupa Colloredo-Waldsee si zachovala vnější původní malířskou výzdobu, interiér byl zcela renovován v roce 1746 spolu s oběma velkými karosami Arcibiskupství olomouckého. Karosa biskupa Troyera i karosa zvaná Esterházy prošly náročnou obnovou a přemalováním celé kabiny novými malbami s propracovanou ikonografickou ideou.

Zlatý eggenberský kočár přišel v průběhu staletí o naprostou většinu vnitřní i vnější textilní výzdoby, pravděpodobně byl i podstatně konstrukčně přestavěn jeho podvozek v 19. století, dokumentace však tehdy pořízena nebyla. Audienční vůz nemá v evropských sbírkách obdoby. Navazuje na tradici alegorických vozů, jeho ikonografický program jasně vypovídá o záměru podtrhnout imperiální ideu oslavy císařství a habsburského vladařského rodu, s poukazem na funkci vozu přivázejícího dary papeži. Figurální stafáž efébů a sfing v rolích strážců pokladů věnovaných nově korunovaným císařem měla zdůraznit sílu a bohatství, jež hodlá sdílet světská moc s církevní ve vzájemném souladu.

Jen tři kočáry byly v posledních patnácti letech kompletně restaurovány a důkladněji technologicky prozkoumány - Troyerova karosa v Olomouci, českokrumlovská schwarzenberská berlina a berlina pražského arcibiskupa Florentina. Nejdále postoupilo bádání v případě kočáru kardinála Julia Troyera v Olomouci, kde v souvislosti s kompletním restaurováním do nové expozice Diecézního muzea v Olomouci a následně uspořádanou výstavou byl zároveň vydán odborný katalog shrnující veškeré tehdejší dosavadní informace.

Díky své profesi restaurátorky textilu jsem měla možnost poznat většinu popisovaných kočárů do všech detailů, během let práce na projektu doktorského studia jsem navštívila největší kočárové expozice a muzea a mohla tak skutečně fyzicky probádat detaily výzdoby, technologie i konstrukce, porovnat je s našimi exponáty a shromáždit empirické poznatky, které bych jen teoretickým studiem nemohla nikdy získat. Spojením badatelských výsledků, přímé zkušenosti a znalosti dobových

technologických postupů, jsem došla v případě olomoucké berlíny s erby biskupa Colloredo-Waldsee k novým závěrům, přehodnotila jsem uváděnou provenienci výroby a považuji její malířskou výzdobu za původní vrstvu s prvky berainovské dekorativní ornamentiky z první třetiny 18. století. Spolu s oběma karosami bylo v interiéru kabiny berlíny zcela vyměněno čalounění, všechny tři olomoucké vozy mají polstrování potažené rudým hedvábným sametem s bohatou plastickou výšivkou zlatým a stříbrným dracounem, která je prací vídeňských krumplérů z přelomu roku 1746-1747. Přesnější určení původního majitele by mohlo přinést až odkrytí přemalovaných erbů při budoucím restaurování berlíny.

I v případě pražské arcibiskupské karosy se znakem Jana Mořice Gustava z Manderscheid-Blankenheimu mě mé restaurátorské zkušenosti a znalost objektu z autopsie dovedla k revizi závěrů autorů studie *Ceremonial Carriages of the Olomouc Bishops and Prague Archbishops of the 18th Century* publikované v časopise Umění v roce 2009. Dle mého názoru nesouvisí malby přímo s litoměřickým episkopátem biskupa Mořice Adolfa Karla vévody ze Sachsen-Zeitz, od kterého se kočár neznámým způsobem dostal do Prahy, ale s neznámým předchozím majitelem, jehož určení by umožnil opět podrobný restaurátorský průzkum moderními zobrazovacími metodami nebo sejmutí přemaleb.

Dosud dokončené výzkumy mne vedou k závěru, že nejsou uspokojivě vyřešeny všechny otázky ohledně provenience, autorského připsání a datačního určení všech ceremoniálních kočárů v českých a moravských sbírkách. Stále čekají dvě velké karosy a olomoucká berlína na restaurování, které by mohlo přinést nové poznatky a teoretické úvahy potvrdit nebo vyvrátit. Stejně tak recentně procházejí revizemi datační a autorská určení ke kočárům v evropských sbírkách, mnohé katalogy obsahují informace ze šedesátých let 20. století, lze očekávat, že se během podrobnějších výzkumů objeví nové informace, které povedou k předatování mnoha exponátů, ke kterým dosud nebyly relevantní podklady.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY:

ANTONÍN, Robert - BOROVSKÝ, Tomáš 2009

Panovnické vjezdy na středověké Moravě. Opava: Matice moravská, 2009

ANTONÍN, Robert - BOROVSKÝ, Tomáš 2009

Vjezd středověkého panovníka do města - mezi ideálem a realitou. In: Acta historica Universitatis Silesianae Opaviensis : ideje, iluze a realita v dějinách. Opava: Slezská univerzita v Opavě 2, 2009, s. 39-59.

BAILLEUX, Martine 2004

La berline du roi Jean V de Portugal au château d'Eu. Les tribulations d'une voiture. Attelages Magazine, 2004, n° 30, p. 23.

BAILLEUX, Martine 2004

Une berline royale au château d'Eu. Equus / Les chevaux, 2005, n° 60, p. 58-59

BELLONI, Luigi, 1901

La carrozza nella storia della locomozione, Milano, 1901

BLAŽKOVÁ, Věra, KAVKA, František a ALTMANN, Hans. 2004

Dvanáct římských i českých královen korunovaných v Cáchách. 1. vyd. Praha: Libri Aquenses, 2004. ISBN 80-239-3566-6.

BOBKOVÁ, Lenka ed.- KONVIČNÁ, Jana ed. 2007

Korunní země v dějinách českého státu. III, Rezidence a správní sídla v zemích České koruny ve 14.-17. století: sborník příspěvků z mezinárodního kolokvia konaného ve dnech 29.-31. března 2006 v Clam-Gallasově paláci v Praze. Vyd. 1. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Filozofická fakulta ve vydavatelství Togga, 2007. ISBN 978-80-7308-188-1.

BOTTO, Joaquim Maria Pereira, 1909

Promptuario analytico dos carros nobres da Casa Real Portuguesa e das carruagens de gala, Lisabon, 1909

BRANIŠ, Josef ed. 1900

Soupis památek uměleckých a historických v politickém okrese Česko-Budějovickém, Praha, 1900

BUKOVINSKÁ, Beket, ed. a SLAVÍČEK, Lubomír, ed.

Pictura verba cupit: sborník příspěvků pro Lubomíra Konečného. 1. vyd. Praha: Artefactum, 2006. ISBN 80-86890-05-8.

BURIAN Václav 1960

Olomoucké slavnostní vozy z 18. století in: Sborník Vlastivědného muzea v Olomouci B/IV. Olomouc 1960, s. 113-131

BŮŽEK, Václav, KUBÍKOVÁ, Anna a ZÁLOHA, Jiří 1995

Baroko v Českém Krumlově = Baroque in Český Krumlov = Barock. In Český Krumlov. Třeboň: Carpio, 1995. ISBN 80-901945-0-8

BŮŽEK, Václav, ed. - KRÁL, Pavel, ed. 1999

Aristokratické rezidence a dvory v raném novověku. Vyd. 1. Opera historica; 7. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 1999. ISBN 80-7040-331-4.

BŮŽEK, Václav, ed. - KRÁL, Pavel, ed. 2003

Šlechta v habsburské monarchii a císařský dvůr (1526-1740). Vyd. 1. Opera historica; 10. České Budějovice: Historický ústav Jihočeské univerzity, 2003. ISBN 80-7040-627-5.

Bůžek, Václav - HRDLÍČKA, Josef - KRÁL, Pavel - VYBÍRAL, Zdeněk 2002

Věk urozených. Šlechta v českých zemích na prahu novověku. Praha: Paseka, 2002. ISBN:80-7185-417-4

BŮŽEK, Václav 2006

Symboly rituálu. Slavnostní vjezd Ferdinanda I. do Prahy 8. listopadu 1558. In: Ve znamení zemí Koruny české: sborník k šedesátým narozeninám prof. PhDr. Lenky Bobkové, CSc. Praha: Casablanca, 2006, s. 112-128.

CROŮ, Jana.

Královéhradečtí biskupové a jejich rezidence. Hradec Králové: Biskupství královéhradecké: Garamon s.r.o., 2014. ISBN 978-80-86472-58-4.

DANIEL, Ladislav et al.

Kroměřížská obrazárna: katalog sbírky obrazů Arcibiskupského zámku v Kroměříži. Vyd. 1. Kroměříž: Arcibiskupský zámek a zahrady, 1998. ISBN 80-238-2362-0

DIDEROT, Denis ed. – ALEMBERT, Jean le Rond ed. 1751-1772

L'Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, Paříž 1751-1772

EISLER, Michal - HOUSKA, Ivan - ZÁPALKOVÁ, Helena.
Náhrobek olomouckého biskupa Leopolda Egkha z chrámu sv. Mořice v Kroměříži: restaurování 2001-2004. Olomouc: Muzeum umění, 2004.
ISBN 80-85227-61-4.

ELBEL, Martin 2002

„*Bishop's Secular Entry: Power and Representation in Inauguration Ceremonies of the Eighteenth-Century Bishops of Olomouc*“, in *Religious Ceremonials and Images: Power and Social Meaning*, ed. J. P. Paiva. Coimbra, 2002

ELBEL, Martin 2010

Slavnostní vjezd kardinála Troyera do města Olomouce. In: *Olomoucké baroko. Výtvarná kultura z let 1620-1780. 1. Úvodní svazek. Proměny ambicí jednoho města* Olomouc: Muzeum umění Olomouc, 2010, s. 229-235.

Elbel, Martin - JAKUBEC, Ondřej - BLÁHA, Josef 2010

Olomoucké baroko. Výtvarná kultura z let 1620-1780. 1. Úvodní svazek. Proměny ambicí jednoho města. Olomouc: Muzeum umění Olomouc, 2010

ERTL, Václav 1925

Kotčí vůz, kočí in *Naše řeč*, ročník IX, číslo 5, nákladem Šolce a Šimáčka, Praha, 1925, s. 129 -148

FRANCA, José-Augusto 1996

Une berline royale portugaise au château d'Eu. Coloquio Artes, 1996, n° 109, p. 23-26.

GARSAULT, François 1756

Traité des voitures pour servir de supplément au " Nouveau parfait maréchal" avec la construction d'une berline nouvelle nommée „l'inversable“, Paříž, 1756

Dostupné z:

<https://play.google.com/books/reader?id=44I7pvEmF3YC&printsec=frontcover&output=reader&hl=cs&pg=GBS.PP1>

GINZROT, Johann Christian 1817

Die Wagen und Fahrwerke der Griechen und Römer und anderer alten Völker, München 1817, facs. Hildesheim/New York 1975

GINZROT, Johann Christian 1830

Die Wagen und Fahrwerke der verschiedenen Völker des Mittelalters und der Kutschenbau neuester Zeiten, München, 1830, facs. Hildesheim/New York, 1979

HAGER, Luisa 1965

Marstallmuseum in Schloss Nymphenburg: Hofwagenburg und Sattelkammer: Amtlicher Führer. München: Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, 1965.

HLEDÍKOVÁ, Zdeňka, ed. a POLC, Jaroslav V., ed. 1994

Pražské arcibiskupství 1344-1994: sborník statí o jeho působení a významu v české zemi. 1. vyd. Praha: Zvon, 1994. ISBN 80-7113-091-5

HRBEK, Jiří 2010

České barokní korunovace. Vyd. 1. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2010. ISBN:978-80-7422-011-1

JOBÉ, Joseph, 1976

Au temps des cochers. Histoire illustré du voyage en voiture attelée, Lausanne, 1976

JONES, Nigel R. 2005

Architecture of England, Scotland, and Wales, Greenwood. Publishing Group: USA, 2005. s. 229-235

KETTNER, Jiří 1993

Dějiny pražské arcidiecéze v datech, Zvon: Praha, 1993, ISBN 80-7113-079-6

KIRILLOVA, Ljubov' Pavlovna 1971

Starinnyje ekipaži. Moskva: Reklama, 1971.

KLOPANOVÁ, Martina, ed. a ZATLOUKAL, Ondřej, ed.

Světci a jejich atributy: z pokladnice Arcibiskupství olomouckého: Kroměříž, 10.5. - 30. 9. 2007: katalog. Kroměříž: Muzeum umění Olomouc, 2007. ISBN 978-80-85227-89-5

KRÁL, Pavel, ed. a BŮŽEK, Václav, ed. 2000

Slavnosti a zábavy na dvorech a v rezidenčních městech raného novověku. Vyd. 1. Opera historica: editio Universitatis Bohemiae Meridionalis; 8. České Budějovice: Historický ústav Jihočeské univerzity, 2000. ISBN 80-7040-384-5.

KREISEL, Heinrich 1927

Prunkwagen und Schlitten, Leipzig, 1927

KUBEŠ, Jiří 2009

Trnitá cesta Leopolda I. za říšskou korunou (1657—1658), Volby a korunovace ve Svaté říši římské v raném novověku. České Budějovice: Veduta, 2009.

ISBN 978-80-86829-43-2

KUBEŠ, Jiří, ed. 2007

Šlechtic na cestách v 16.-18. století: sborník příspěvků (nejen) ze 3. [i.e. 4.] adventního kulatého stolu, který se na téma "Prameny k dějinám šlechtického cestování, 1550-1800" konal na půdě katedry historických věd FF UPa dne 28. listopadu 2005. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007.

ISBN 978-80-7194-928-2.

KUBEŠ, Jiří, ed. a PAVLÍČKOVÁ, Radmila, ed.

Šlechtic mezi realitou a normou: miscelanea ze studentských prací k dějinám raného novověku: sborník. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2008.

ISBN 978-80-244-2037-0

KUBÍKOVÁ, Anna 1996

Eggenberský zlatý kočár aneb z Říma do Českého Krumlova. In: Dějiny a současnost. Populární historická a vlastivědná revue. Praha : Nakladatelství Lidové noviny 18, č. 6, (1996,) s. 16-19.

KUGLER, Georg, Johannes 1977

Die Wagenburg in Schonbrunn. Gratz, 1977

LECONTE, Odile, OUDRY, Sylvain 1990

Traitement du support bois d'une berline du XVIII^e siècle. La conservation du bois dans le patrimoine culturel, actes des journées d'études de la SFIIC, Besançon-Vesoul, 1990, p. 153-161.

LECONTE, Odile, OUDRY, Sylvain 1996

Mécénat et restauration : la berline d'Eu. La Lettre des Musées de France, 1996, n° 62.

LECONTE, Odile 2001

À propos de la restauration de la berline d'Eu. In Coré, Conservation et restauration du Patrimoine culturel, 2001, n° 11, p. 16-22.

MAŤA, Petr 2004

Svět české aristokracie. (1500-1700): Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2004.

ISBN:80-7106-312-6

MAUSS, Marcel 1999

Esej o daru, podobě a důvodech směny v archaických společnostech

Sociologické nakladatelství: Praha, 1999. ISBN 80-85850-77-X.

MILTOVÁ, Radka - SUCHÁNEK, Pavel 2009

Ceremonial Carriages of the Olomouc Bishops and Prague Archbishops of the 18th Century. In: Umění. Časopis Ústavu dějin umění Akademie věd České republiky, 57, č. 1. Praha: ÚDU AV ČR, 2009. s. 26-52

JAKUBEC, Ondřej - PERŮTKA, Marek - ANTONOVIČ, Vladan. 2010

Olomoucké baroko. Výtvarná kultura z let 1620-1780. 2. Katalog, Olomouc: Muzeum umění Olomouc, 2010. ISBN 978-80-87149-39-3

MILTOVÁ, Radka - SUCHÁNEK, Pavel 2010

Kočáry olomouckého biskupa Ferdinanda Julia Troyera z Troyersteinu.

In: Olomoucké baroko. Výtvarná kultura z let 1620-1780. 1. Úvodní svazek. Proměny ambicí jednoho města. Muzeum umění Olomouc: Olomouc, 2010. s. 242-248.

ISBN 978-80-87149-38-6.

MŽYKOVÁ, Marie 1998

Obrazy alegorických průvodů ze sbírek hradu Šternberka na Moravě.

In: Historia Artium II, Acta Universitatis Palackianae Olomucensis Facultas Philosophica, Philosophica – aesthetica 16. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 1998. ISBN 80-7067-810-0

OKAYAMA, Yassu 1992

The Ripa index: personifications and their attributes in five editions of the Iconologia.

Doornspijk: Davaco Publishers, 1992. ISBN 90-70288-75-3

PAVLÍČKOVÁ, Radmila 2000

Svatební vůz olomouckého biskupa Karla z Liechtensteinu-Castelcornu svému synovci Kryštofu Filipovi roku 1668. In: Střední Morava, kulturněhistorická revue, Memoria 6, č. 10. Olomouc, 2000. s. 89-94.

PAVLÍČKOVÁ, Radmila 2002

Olomouc a Brno - dvě biskupské rezidence. (K vlivu funkcí šlechtického sídla na ikonografický program výzdoby interiérů). In: Sborník prací Filozofické fakulty brněnské univerzity 51, č. 46, Brno: Masarykova univerzita, 2002. s. 31-44.
Dostupné z: <http://hdl.handle.net/11222.digilib/110962>

PAVLÍČKOVÁ, Radmila 2001

Sídla olomouckých biskupů. Mecenáš a stavebník Karel z Liechtensteinu-Castelkorna 1664-1695. Katedra historie Filozofické fakulty. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2001. ISBN 80-244-0358-7

PETZET, michael – WACKERNAGEL, Rudolf
Bayerische kronungswagen in Marstallmuseum, Munchen. Verlag Schnell und Steiner: Mnichov, 1967

PODLAHA, Antonín 1908
Arcidiecése pražská v době arcibiskupa Jana Mořice Gustava hraběte z Manderscheidu (1734-1763).
In: Časopis katolického duchovenstva 10: Praha, 1908. str. 656-662.
Dostupné z: <http://depositum.cz/knihovny/ckd/strom.clanek.php?clanek=3064>

PODLAHA, Antonín. 1917
Dějiny arcidiecése pražské od konce století 17. do počátku století 19. Díl 1, Doba arcibiskupa Jana Josefa hrab. Breunera [1694-1710]. Část 1. Praha: Dědictví sv. Prokopa, 1917

RAKOVA, A. 2004
Prazdnik – ljubimaja ygruška gosudarej. Katalog výstavy. Petrohrad, 2004.
ISBN 5-93572-121-X

RAMHOFFSKY, Johann Heinrich, RENTZ, Michael Jindrich 1743
Drey Beschreibungen : erstens, des königlichen Einzugs, welchen Ihro Königliche Majestät ... Maria Theresia, in Hungarn und Böhheim Königin ... in dero königliche drey Prager-Städte gehalten : andertens, der Erb-Huldigung, welche Ihro Königlichen Majestät, als Königin zu Böhheim die gesammte treu-gehorsamste Stände des Königreichs Böhheim, Praeaten, Herren, Rittern und Burger-Stand alerunterthänigst abgelegt : drittens, allerhöchst ernannt Ihro Königlichen Majestät Königlich-Böhmischen Cronung; so alles auf Ihro Königlichen Majestät Allernädigsten Befehl mit allen Umständen ausführlich und gründlich beschrieben worden. Praha, 1743

ROCHE, Daniel, ed. a REYTIER, Daniel, ed. 2000
Voitures, chevaux et attelages: du XVIe au XIXe siècle. Paris: Association pour l'Académie d'Art Équestre de Versailles, 2000. ISBN 2-913018-01-7.

RIPA, Cesare, reed. 1645
Iconologia : Divisa In Tre Libri Ne i quali si esprimono varie imagini di Virtù, Vitij, Affetti, Passioni humane, Arti ... / Ampliata Dal Sig. Cav. Gio. Zaratino Castellini Romano in questa vltima editione di Imagini, & Discorsi, con Indici copiosi, & ricorretta. Benátky: Tomasini, 1645
Dostupné z : <http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/ripa1645/0101>

ROUBO, André, Jacob 1761

Art du menuisier. : L'art du menuisier carrossier : L'art du menuisier en meuble : L'art du menuisier ébéniste : L'art du treillageur ou menuiserie des jardins . Première, deuxième et troisième parties, Paris, 1761

Dostupné z: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k62781043>

ROUBO, André, Jacob. reed.2002

Description des arts et des métiers. Le menuisier en bâtiment. Bibliothèque de l'image: Paris. 2002. ISBN 978-2914661423

Roulez carrosses !: le château de Versailles à Arras: [exposition, Arras, Musée des beaux-arts, 17 mars 2012-10 novembre 2013, l'Établissement public du château, du musée et du domaine national de Versailles] Paris, 2012 ISBN: 978-2-08-127817-2.

SCHEFFERI, Joannis 1671

Argentoratensis De re vehiculari veterum libri duo. Accedit Pyrrhi Ligorii. V.C. De vehiculis fragmentum nunquam ante publicatum ex bibliotheca sereniss. reg. Christinae. Cum ejusdem I. Schefferi Arg. annotationibus, 1671

Google ebook, dostupné z: https://archive.org/details/bub_gb_MuA-5FxyZKcC

SCHOMANN, Heinz 1982

Der Kaiserkrönung: Wahl und Krönung in Frankfurt nach den Bildern der Festbücher /. - Dortmund : Harenberg, 1982. ISBN 3-88379-290-X

von SCHMIDT, Elmar 1992

Der Krönungswagen Kaiser Karls VII. Wahl und Krönung in Frankfurt am Main 1742, Bayerland: Dachau, 1992. ISBN 3-89251-140-3

SMÍŠEK, Rostislav 2009

Císařský dvůr a dvorská kariéra Ditrichštejnů a Schwarzenberků za vlády Leopolda I. Vyd. 1. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2009. ISBN 978-80-7394-165-9

SOJKA, Jaroslav ed. 2014

Zapřažená krása: kočáry, saně a nosítka 18-20. století : [20. srpna - 19. října 2014, Jízdárna Pražského hradu]. 1. vyd.: Praha: Správa Pražského hradu, 2014. ISBN 978-80-86161-78-5.

SUCHÁNEK, Pavel 2013

Triumf obnovujícího se dne, Umění a duchovní aristokracie na Moravě v 18. století. Brno: Nakladatelství Barrister a principal, Masarykova univerzita, 2013. ISBN 978-80-87474-94-5. s. 36-48

TARR, Laszlo 1970

Karren, Kutsche, Karosse. Eine Geschichte des Wagens, Budapest, 1970

TARR, László, 1978

Karren, Kutsche, Karosse: Eine Geschichte des Wagens. 2.vyd. Berlín: Henschelverl., 1978.

TICHÁNEK, Jiří 2000

Kočáry Schustala – Kopřivnice, 1. vyd. Opava: nakladatelství Butterfly, 2000. ISBN 978-80-23857-05-4

TOGNER, Milan a KOSTELNÍČKOVÁ, Martina, ed. 2008

Olomouc Picture Gallery: III, Central European painting of the 16th-18th centuries from Olomouc collections. Olomouc: Muzeum umění Olomouc, 2008. ISBN 978-80-87149-10-2

VÁCHA, Štěpán - VESELÁ, Irena - VLNAS, Vít - VOKÁČOVÁ, Petra 2009

Karel VI. & Alžběta Kristýna. Česká korunovace 1723. : Litomyšl: Paseka Národní galerie, 2009. ISBN 978-80-7432-002-6

VLNAS, Vít 1993

Vévoda Mořic Saský, enfant terrible na litoměřickém biskupském stolci, in: Kaiserová Kristina (ed.), *Čechy a Sasko v proměnách dějin*, Ústí nad Labem: Univ. J. E. Purkyně, 1993, s. 441-448, ISBN 80-7044-053-8

VLNAS, Vít 2014

Pražská korunovace Karla VI. a symbolický zápas o dědictví rakouské. Vít Vlnas. *Dějiny a současnost* Roč. 36, č. 4, 2014., s. 23-26

WACKERNAGEL, Rudolf 1966

Der Frazösische Krönungswagen von 1696 – 1825, Berlín, 1966.

WACKERNAGEL, Rudolf – PETZET, Michael 1967

Bayerische Kronunswagen im Marstallmuseum, Munchen, 1967

WACKERNAGEL, Rudolf 1999

Wittelsbach State and Ceremonial Carriages: Coaches, Sleighs and Sedan Chairs in the Nymphenburg Castle Marstallmuseum, vol. 1, Arnoldsche, Stuttgart, 1999. ISBN 978-3925369858

WACKERNAGEL, Rudolf 1999

Wittelsbach State and Ceremonial Carriages: Coaches, Sleighs and Sedan Chairs in the Nymphenburg Castle Marstallmuseum, vol.2, Arnoldsche, Stuttgart, 1999.

ISBN 978-3925369865

WONDRÁK, EDUARD 1961

Neobvyklá nesouměrnost ve výzdobě arcibiskupského kočáru. In Zprávy Vlastivědného ústavu v Olomouci. Olomouc: Vlastivědný ústav, 1961-1979.

ISSN 0139-617X

ZÁPALKOVÁ, Helena ed. 2006

Kočár olomouckého biskupa Ferdinanda Julia Troyera : restaurování 2004-2006, Muzeum umění Olomouc - Arcidiecézní muzeum Olomouc, 2006

ZELENKOVÁ, Petra 2011

Martin Antonín Lublinský jako inventor grafických listů: pohled do středoevropské barokní grafiky druhé poloviny 17. století. Praha: Národní galerie, 2011.

ISBN 978-80-7035-495-7

ZUBER, Rudolf 1987

Osudy moravské církve v 18. století 1695-1777. I. díl. Praha: Ústřední církevní nakladatelství, 1987

Seznam obrazových příloh

Obr. 1 *Příjezd Jakoba se syny a ženami do Egypta*. Rudolf von Ems, Weltchronik, Zentralbibliothek, Curych. Signatura: Ms. Rh. 15,. Fol. 53v - 54r Publikováno in Bredichina, Irina. Pridvornyje ekipaži, Carskocelskoje sobranije. Petrohrad 2008

Obr. 2 *Kobelwagen tažený dvěma koňmi*

Aegidius Sadeler, Vestigi delle Antichita di Roma Tivoli Pozzuolo et altri luoghi, vydáno v Praze roku 1606

Obr. 3 *Brautwagen ke sňatku Fridricha III. s Eleanorou Portugalskou. 1452*

Muzeum Joanneum, Štýrský Hradec

Obr. 4 *Prunkwagen, zlatý svatební kočár Anny Saské a knížete Jana Kazimíra Sasko-Coburgského, 1586*. Expozice hradu Veste Coburg

Obr. 5 Gozzadini Giovanni, Dell'origine e dell'uso dei cocchi e di due Veronesi in particolare, Atti e mem. della Regia Deputazione di storia patria per le prov. di Romagna 2, 1863

Reprodukce italského svatebního vozu v paláci Serego-Alighieri, 1549

Obr. 6 Cornelis Beelt?, *Pohled na Paříž, před 1650*, Správa Pražského hradu

Dva detaily zachycující způsob zakrývání volných bočních polí kabinykočáru se sloupkovou konstrukcí – přechod k typu karosa

Obr. 7 Gerard Ter Borch, *Vjezd vévody Adriaana Pauwa do Mnichova*, 1646, Státní muzeum

Mnichov. Otevřený kočár s krytým vstupem, detail

Obr. 8 *Kočár Filipa II., Muzeum kočárů Lisabon*. Vnější výzdoba vozu se omezuje na geometrické vzory ze zlacených hřebů. Vnitřní výzdoba je mnohem bohatší – dvoubarevný hedvábný samet, pokrýv podhledu stropu kovovou ornamentální mříží s motivem slunce, cestovní toaleta. Okenní tabule jsou upevněny ve výjimečném v usňovém dílci.

Obr. 9 GARSALT, François. *Konstrukční rozdíl mezi karosou a berlinou* in *Traité des voitures pour servir de supplément au "Nouveau parfait maréchal"* avec la construction d'une berline nouvelle nommée „l'inversable“, Paříž, 1756. Kabina karosy dosedá na jednu středovou rozvoru, berlina má dvě rovnoběžné rozvory.

Obr. 10 *Zlatý audienční vůz Jana Antonína z Eggenbergu*. Historická fotografie – sochy efébů už jsou přesazena na novém podvozku

Obr. 11 *Zlatý audienční vůz Jana Antonína z Eggenbergu*. Zámek Český Krumlov, NPÚ České Budějovice. Detail efébů po restaurování.

Obr. 12 *Zlatý audienční vůz Jana Antonína z Eggenbergu*. Zámek Český Krumlov, NPÚ České Budějovice. Detaily řezbářské výzdoby po restaurování.

Obr. 13 *Karosa Ferdinanda Julia Troyera*. Muzeum umění Olomouc, Arcidiecézní muzeum. Stav před restaurováním, v zámecké jízdárně v Náměšti na Hané. Stav po restaurování v expozici Arcibiskupského muzea, Olomouc

Obr. 14 *Karosa Ferdinanda Julia Troyera*. Muzeum umění Olomouc, Arcidiecézní muzeum. Pod krytkou erbu na litém ozdobném krytu pérování byl objeven znak rodu Richelieu.

Obr. 15 *Karosa Ferdinanda Julia Troyera*. Muzeum umění Olomouc, Arcidiecézní muzeum. Ozdobné kryty u paty kočárů kryjí mohutné pérování z pásové oceli, na kterém je zavěšena kabina kočáru. Jeho ornamenty a dekor korespondují s řezbářskou výzdobou.

Obr. 16 *Karosa Ferdinanda Julia Troyera*. Muzeum umění Olomouc, Arcidiecézní muzeum. Detaily interiéru kabiny, vnitřní polstrování z rudého hedvábného sametu s plastickou dracounovou výšivkou.

Obr. 17 *Karosa Ferdinanda Julia Troyera*. Muzeum umění Olomouc, Arcidiecézní muzeum. Vrcholová kytice z tvarovaných dílů plastické dracounové výšivky.

Obr. 18 František Vavřínek Korompay (okruh), *Slavnostní vjezd kardinála Ferdinanda Julia Troyera z Troyersteinu do Olomouce*, 1783. Detaily s jednotlivými kočáry. Na prvním detailu je zachycena karosa s biskupem Troyerem před olomouckým morovým sloupem. Obraz je umístěn v expozici Arcibiskupského muzea v Olomouci.

Obr. 19 *Karosa Ferdinanda Julia Troyera*. Muzeum umění Olomouc, Arcidiecézní muzeum. Lístek s přípisem o opravách v roce 1886 – objeveno při restaurování koruny.

Obr. 20 *Karosa Ferdinanda Julia Troyera*. Muzeum umění Olomouc, Arcidiecézní muzeum. Lístek s přípisem o opravách v roce 1886 – po vyjmutí a vyrovnání

Obr. 21 *Karosa Ferdinanda Julia Troyera*. Muzeum umění Olomouc, Arcidiecézní muzeum. Nalezený potah kozlíku – stav po restaurování

Obr. 22 Michelangelo Unterberger, před 1746, *Den odhánějící noc*. Po restaurování. Zadní malba na plátně na zádi karosy Ferdinanda Julia Troyera. Muzeum umění Olomouc, Arcidiecézní muzeum.

Obr. 23 *Karosa Ferdinanda Julia Troyera*. Muzeum umění Olomouc, Arcidiecézní muzeum. Alegorii Vzduchu je vyhrazena levá boční strana kočáru. Na středním panelu dveří bůh Aiolos pozvedá žezlo nad čtveřicí větrů Zefyrem, Eurem, Boreem a Notem.

Obr. 24 *Karosa Ferdinanda Julia Troyera*. Muzeum umění Olomouc, Arcidiecézní muzeum. Na pravé straně bůh Poseidon na voze s dvouspřežím mořských koní představuje alegorii Vody. Jeho syn Triton zachycuje nymfu plující v mořských vlnách na delfínu. Malá boční pole s putty s atributy vodního živlu, mořskými korály.

Obr. 25 *Karosa Ferdinanda Julia Troyera*. Muzeum umění Olomouc, Arcidiecézní muzeum.

Pod obrazem na plátně s námětem Triumfu obnovujícího se dne byla po sejmutí plátna objevena poměrně zachovalá malba v duchu dekorativního malířství na dvoře Ludvíka XIV se sedící Caritas uprostřed. Pronikání berainovských motivů mimo Francii. Komparace s detaily arabeskových kompozic z kočáru královny Joaquinny (Španělsko, před 1750) a karosy krále Jana (Portugalsko, po 1750). Oba kočáry jsou v expozici Muzea kočárů v Lisabonu

Obr. 26 nahoře: Jean Berain st., *Návrhy kabiny karosy pro švédského krále Karla XI.*, 1696. Národní muzeum, Stockholm. dole: Jean Berain st., *Návrh výzdoby kabiny*, 1680-1690. Publikováno in WACKERNAGEL, Rudolf. *Der Französische Krönungswagen von 1696 – 1825*

Obr. 27 *Karosa s malbami čtyř světadílů, zvaná Esterházy*, Arcibiskupství olomoucké, Muzeum kočárů v Čechách pod Kosířem

Obr. 28 *Karosa s malbami čtyř světadílů, zvaná Esterházy*, Arcibiskupství olomoucké, Muzeum kočárů v Čechách pod Kosířem
Detaily maskaronů na čelní a zadní rozsoše.

Obr. 29 *Karosa s malbami čtyř světadílů, zvaná Esterházy*, Arcibiskupství olomoucké, Muzeum kočárů v Čechách pod Kosířem
V medailonu přední rozsochy je namalovaný erbovní znak arcibiskupství olomouckého s osobním civilním erbem arcibiskupa Theodora Kohna, loďky na rozbouřeném moři a hvězdou na černém poli.

Obr. 30 *Karosa s malbami čtyř světadílů, zvaná Esterházy*, Arcibiskupství olomoucké, Muzeum kočárů v Čechách pod Kosířem. Detail vrcholové ozdoby, kytice s erbovními štíty s figurou, lvem a gryfem.

Obr. 31 *Karosa s malbami čtyř světadílů, zvaná Esterházy*, Arcibiskupství olomoucké, Muzeum kočárů v Čechách pod Kosířem. Pravá strana kočáru s personifikacemi Asie, Lásky k vlasti a Spravedlnosti.

Obr. Obr. 32 *Karosa s malbami čtyř světadílů, zvaná Esterházy*, Arcibiskupství olomoucké, Muzeum kočárů v Čechách pod Kosířem. Na horním obraze je personifikace Evropy z pravé strany kabiny. Dolní detaily zobrazení personifikací Afriky a Ameriky.

Obr. 33 Michelangelo Unterberger. *Pan a Chronos*, před 1746. Arcibiskupství olomoucké, Muzeum kočárů v Čechách pod Kosířem.

Obr. 34 *Karosa s malbami čtyř světadílů, zvaná Esterházy*, Arcibiskupství olomoucké, Muzeum kočárů v Čechách pod Kosířem. Použití stejného odlitku krytu na pérování vozu. Vlevo je kryt z tzv. Jídelního kočáru krále Jana V. z Muzea kočárů v Lisabonu, vpravo je pak kryt z karosy Esterházy, dnes v Muzeu kočárů v Čechách pod Kosířem.

Obr. 35 *Berlina arcibiskupa Colloreda*, Arcibiskupství olomoucké, zapůjčeno do stálé expozice zámku Náměšť na Hané

Obr. 36 *Berlina krále Jana V.* Zámek Eu, Francie. Před 1727

Obr. 37 *Berlina arcibiskupa Colloreda*, Arcibiskupství olomoucké, zapůjčeno do stálé expozice zámku Náměšť na Hané. Přední náprava s motivem lva.

Obr. 38 *Berlina arcibiskupa Colloreda*, Arcibiskupství olomoucké, zapůjčeno do stálé expozice zámku Náměšť na Hané. Detaily dívčího a divousovského maskaronu na podvozku kočáru.

Obr. 39 *Berlina arcibiskupa Colloreda*, Arcibiskupství olomoucké, zapůjčeno do stálé expozice zámku Náměšť na Hané. Detaily figur putti v žertovných pozicích na nárožních řezbách.

Obr. 40 *Berlina arcibiskupa Colloreda*, Arcibiskupství olomoucké, zapůjčeno do stálé expozice zámku Náměšť na Hané. Drobné žánrové řezby andálků nebo putti na krytech u paty kabiny.

Obr. 41 Milon, Rue Bourlabée, *Návrh kabiny - le grand carosse*. 1698. Publikováno in KREISEL, Heinrich. Prunkwagen und Schlitten, Leipzig, 1927

Obr. 42 *Berlina arcibiskupa Colloreda*, Arcibiskupství olomoucké, zapůjčeno do stálé expozice zámku Náměšť na Hané. Zda se pod zaslepenou zadní výplní může nalézat pozůstatek původní výzdoby, nelze zjistit bez podrobného restaurátorského průzkumu.

Obr. 43 *Berlina arcibiskupa Colloreda*, Arcibiskupství olomoucké, zapůjčeno do stálé expozice zámku Náměšť na Hané. Dveřní výplň s malířskou výzdobou a středovým rodovým erbem Antonína Theodora Colloredo-Waldsee.

Obr. 44 *Ceremoniální karosa Arcibiskupství pražského*. Arcibiskupství pražské, dnes deponováno v Národním hřebčíně v Kladruzech nad Labem.

Obr. 45 *Ceremoniální karosa Arcibiskupství pražského*. Arcibiskupství pražské, dnes deponováno v Národním hřebčíně v Kladruzech nad Labem. Detail podstropního čalounění s aplikovanou stříbrnou bortou a trásněmi po obvodu střechy.

Obr. 46 *Ceremoniální karosa Arcibiskupství pražského*. Arcibiskupství pražské, dnes deponováno v Národním hřebčíně v Kladruzech nad Labem. Obraz s námětem *Pax et Justitia*.

Obr. 47 *Ceremoniální karosa Arcibiskupství pražského*. Arcibiskupství pražské, dnes deponováno v Národním hřebčíně v Kladruzech nad Labem. Erbovní znaky na dveřních výplních a zádi.

Obr. 48 *Ceremoniální karosa Arcibiskupství pražského*. Arcibiskupství pražské, dnes deponováno v Národním hřebčíně v Kladruzech nad Labem. Detail prosvítajícího původního erbovního štítku pod přemalbou.

Obr. 49 *Ceremoniální karosa Arcibiskupství pražského*. Arcibiskupství pražské, dnes deponováno v Národním hřebčíně v Kladruzech nad Labem. Detail nárožní řezby sedícího putti v korunou

Obr. 50 *Ceremoniální karosa Arcibiskupství pražského*. Arcibiskupství pražské, dnes deponováno v Národním hřebčíně v Kladruzech nad Labem. Detail řezby dívčího maskaronu na přední rozsoše pod kozlíkem a detail dveřního ozdobného pantu.

Obr. 51 *Ceremoniální karosa Arcibiskupství pražského*. Arcibiskupství pražské, dnes deponováno v Národním hřebčíně v Kladruzech nad Labem. Detail dřevořezby ornamentálního mřížového pokryvu střechy.

Obr. 52 *Schwarzenberský kočár*. Zámek Český Krumlov, NPÚ České Budějovice.

Obr. 53 *Schwarzenberský kočár*. Zámek Český Krumlov, NPÚ České Budějovice. Detail zadní rozsochy s knížecí korunou ve vrcholu.

Obr. 54 *Schwarzenberský kočár*. Zámek Český Krumlov, NPÚ České Budějovice. detaily vyřezávaných sloupků nároží a dveřního rámu.

Obr. 55 *Schwarzenberský kočár*. Zámek Český Krumlov, NPÚ České Budějovice. Erbovní znamení v bočních i dveřních výplních.

Obr. 56 *Schwarzenberský kočár*. Zámek Český Krumlov, NPÚ České Budějovice. Detail malby a květinového dekoru, motivy emblematických rostlin.

Obr. 57 *Schwarzenberský kočár*. Zámek Český Krumlov, NPÚ České Budějovice. Detaily dveřního kování a prořezávaných rokají na nárožních sloupcích.

Obr. 58 *Schwarzenberský kočár*. Zámek Český Krumlov, NPÚ České Budějovice. Detaily prořezávaných rokají na nárožních sloupcích a rozsochách.

Obr. 59 *Prinzengalawagen*. Wagenburg, Vídeň 1735 – 1740.

Obr. 60 Ludvík Kohl, *Příjezd arcibiskupa Viléma Florentina, knížete ze Salm-Salmu na arcibiskupství pražské u chrámu Sv. Víta, dne 2. května 1794*. Ostdeutsche Galerie Regensburg, Řezno.

Obr. 61 *Galawagen pražského arcibiskupa Viléma Florentina ze Salm-Salmu*, Historické muzeum, Národní muzeum v Praze, uloženo v depozitáři Terezín

Obr. 62 *Galawagen pražského arcibiskupa Viléma Florentina ze Salm-Salmu*, Historické muzeum, Národní muzeum v Praze, uloženo v depozitáři Terezín. Arcibiskupský erb a detail malby kabiny.

Obr. 63 *Galawagen pražského arcibiskupa Viléma Florentina ze Salm-Salmu*, Historické muzeum, Národní muzeum v Praze, uloženo v depozitáři Terezín. Detaily řezeb s motivy slunečnic, kopretin a listů vavřínu.

Obr. 64 *Galawagen pražského arcibiskupa Viléma Florentina ze Salm-Salmu*, Historické muzeum, Národní muzeum v Praze, uloženo v depozitáři Terezín. Detaily stupátka.

Obr. 65 Nicolas Pierre Pithou L'Ainé, (podle Jeana-Baptista Oudryho) *Setkání na Carrefour du Puits du Roi v lese u Compiègne*, 1781. Sbírka Château de Versailles. Detail z obrazu, kočár Louise XVI.